

Serie: Ciudad y Segregación N° 2

Suben, bajan
Dinámica del transporte urbano en un
contexto de precarización acelerada

Omar Pereyra C.

Julio, 2003



Departamento de Investigación

Preparado como parte del Programa CLASPO II

1. Introducción¹

Dentro de los estudios sobre marginalidad e informalidad el tema del transporte ha sido por lo general dejado de lado. Los pocos estudios que existen sobre este sector se remontan a inicios de los años 80², época en la cual las investigaciones sobre la problemática urbana frente al explosivo crecimiento de la población y la necesidad de dotación de servicios básicos para la misma ocupaban un lugar central en la agenda de los investigadores. Sin embargo estos estudios quedan un tanto desactualizados luego de las reformas estructurales de inicios de los 90 y con ellas la importación de vehículos, la privatización de las principales empresas del Estado y la liberación de la competencia como mecanismo para regular el funcionamiento del sector. Con estas nuevas condiciones el escenario es completamente diferente al de los 80 y la ciudad de Lima y con ella el sector transporte cobra formas y características que muy pocos hubieran podido imaginar en la década anterior.

En la primera mitad de los 90 usando al sector transporte como caricatura de nuestra sociedad peruana, se genera un acalorado y pintoresco debate en torno a lo que se llamaría “*cultura combi*” (Rospigliosi 1994) la cual encarnaría todas las conductas anómicas, regresivas y animalescas propias de una sociedad en descomposición; y por otro lado el “*capitalismo combi*” (Villarán 1994) entendiéndose por este último a todas las virtudes como la capacidad de salir de la adversidad, laboriosidad, creatividad y capacidad de innovar que muestran los ingeniosos migrantes a la gran Lima³. De esta forma, mientras para la primera visión el transporte público sería expresión de una

¹ El presente estudio de caso contó con el apoyo de Yerson Guarniz, estudiante de antropología de la Pontificia Universidad Católica del Perú y Antonio Espinoza y José Carlos Quispe, estudiantes de antropología y sociología de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Los tres realizaron el trabajo de campo para la preparación de este informe y por ello queremos hacerles llegar nuestro agradecimiento. Del mismo modo queremos agradecer a Samuel Rotta, egresado de sociología de la Pontificia Universidad Católica del Perú por compartir con nosotros tanto información como algunos de sus hallazgos para su tesis de licenciatura sobre este tema.

² Entre los principales estudios de esta etapa se encuentra el trabajo de Sánchez León, Calderón y Guerrero (1978). También la serie de estudios urbanos realizados por DESCO a inicios de los 80.

³ Un precedente de este debate aunque de corte mucho más amplio y académico se encuentra en el debate sobre la anomia a fines de los 80 protagonizado por Neira (1987), Lynch (1989) y Romero (1987). No deja de llamar la atención que en dicho debate el funcionamiento transporte es también tomado como uno de los síntomas de una sociedad en descomposición (Neira 1987). Para una evaluación del mismo ver Carrillo y Sulmont (1991). Hay que mencionar también que Hernando De Soto (1986) ya había anticipado en algo la lectura optimista de Villarán al adscribir a los migrantes y su capacidad de sobrellevar las adversidades y salir adelante con ingenio, inventiva y sobre todo espíritu empresarial y predisposición a competir en un libre mercado, el germen y posibilidad de un capitalismo desde abajo y con ello el desarrollo del Perú.

sociedad que se desintegra producto de las múltiples crisis por las que atraviesa, para la segunda posición este *capitalismo combi* aparecería como aquella pequeña luz o fuerza que podría iniciar un ciclo de crecimiento y sacar al Perú del subdesarrollo. Guillermo Rochabrún (1994) haciendo una evaluación de este debate señala que *...desde ambos puntos de vista se puede afirmar que el país viene experimentando una verdadera metamorfosis, pero para algunos esta es kafkiana mientras que para otros es poco menos que maravillosa* (p. 42). Señala acertadamente el autor que la debilidad de ambas posturas se encuentra en que buscan ejemplos *ad hoc* para probar sus argumentos. De esta forma si fueran ciertas las posturas de los autores fueran ciertas (Rospigliosi y Villarán), cómo explicar que nuestra sociedad aún no haya colapsado o que aún no haya podido salir del subdesarrollo. Más allá de este debate el actual funcionamiento del sector transporte pareciera haber tirado por el piso la interpretación optimista que hacía Villarán y más bien encarnaría la imagen caótica que caricaturizaba Rospigliosi. Hoy no nos extrañaría que las visiones más optimistas sobre el *sector informal* (De Soto 1986), *capitalismo combi* (Villarán 1994, 1998) o demás no continúen afirmando que en lo que popularmente se conoce como *cultura combi* se pueda avizorar nuevos valores, la ética de trabajo o el espíritu empresarial que antaño se le adscribían, sino todo lo contrario⁴.

Como dijimos, la imagen que hoy impera sobre el transporte urbano es la del caos, el desorden, la crisis de valores, la anomia. Sin embargo vale la pena preguntar desde la perspectiva de quién nace esta visión. Obviamente se trata de una visión exterior del fenómeno tanto de parte de los usuarios como de los funcionarios del Estado, abogados y académicos. Del mismo modo y recordando la experiencia del debate sobre la *cultura combi*, si tal imagen fuera cierta por qué el sistema no ha colapsado y más aún, dentro de todo, el sistema mal que bien funciona, existen regularidades y de hecho la ciudad se articula diariamente por medio de él. Es por ello que este trabajo pretende hacer una visión más a profundidad del fenómeno y entrar en

⁴ Hay que mencionar que Villarán al hablar del *capitalismo combi* aunque se refiere explícitamente al sector transporte en este debate, en realidad se refiere a los microempresarios y adscribe mayormente a estos últimos (y no a los transportistas) la capacidad de innovar, la actitud empresarial y la ética capitalista que podrían sacar al país del atraso. Hay que anotar que de hecho esta imagen y rol de los microempresarios es la prima en el discurso oficial del gobierno y los diferentes grupos de poder en torno al desarrollo. Sin embargo la crítica de Rochabrún sigue siendo válida pues Villarán busca y resalta a los empresarios innovadores y no a aquellos que no innovan, menos aún a aquellos que fracasan. De hecho, si bien Villarán utiliza la “metodología de la ilustración” (la de usar ejemplos *ad hoc*) el uso del término *combi* en su imagen del capitalismo popular acaba siendo una elección nada feliz.

el mundo de los transportistas, entender la lógica que guía el funcionamiento de este sector y entender por qué se producen dichas conductas que comúnmente calificamos de anómicas. Intuimos que dichas conductas deben tener una justificación detrás pues no creemos que sean del todo arbitrarias o que los transportistas tengan una propensión antisocial, a la transgresión o a la violencia.

El presente estudio se centra en el caso de tres empresas de transporte público. La información presentada en este informe se basa tanto en métodos cualitativos como lo son la observación participante y las notas de campo, como en la aplicación de un censo a los trabajadores (tanto cobradores como choferes) de estas empresas. Como veremos si bien el presente trabajo apunta a señalar algunas de las características centrales del período actual en el transporte, nuestro interés principal es el de relieves algunos rasgos que nos permitan comprender a nuestra ciudad en esta etapa post-ajuste estructural. Es por ello que nuestro ánimo es más exploratorio y a ratos pecamos de ser descriptivos.

2. El mundo del transporte

2.1 Los casos estudiados

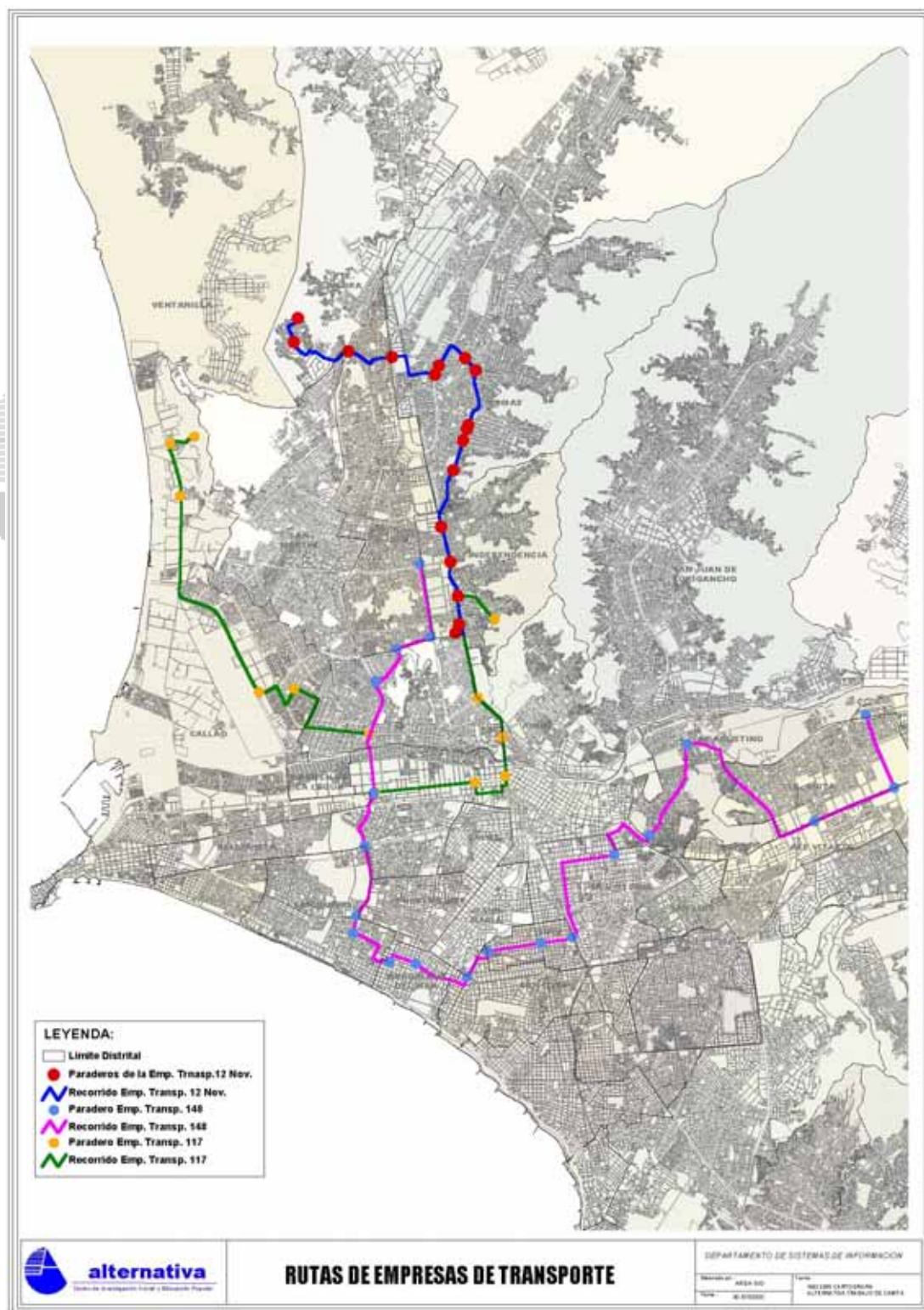
Decidimos hacer este estudio sobre informalidad a partir de tres casos de líneas de transporte (mapa 1). Buscando cubrir un máximo de diversidad en los casos seleccionamos tres líneas que tienen características, tamaños e historias diferentes.

En primer lugar está la Empresa de Transporte 12 de Noviembre (ETNOVISA) que es la más pequeña de las tres empresas estudiadas. Cuenta con aproximadamente 25 unidades y 60 trabajadores. Sus unidades son pequeñas, todas ellas de modelo *combi* que permiten el traslado de hasta 18 pasajeros. La empresa tiene una antigüedad de ocho años, es decir desde 1996, pero sus orígenes se remontan a los inicios de los 80. Como veremos, la historia de esta empresa va de la mano con la de La Ensenada, asentamiento humano donde se ubica su paradero inicial.

Se puede caracterizar a la Empresa 12 de Noviembre como una *ruta de alimentación*, es decir, es una ruta cuya función principal es la de acercar a la población de zonas medianamente aisladas o cerradas hacia grandes avenidas en donde pueden

hacer conexiones o transbordos a otras líneas. En el caso de la Empresa 12 de Noviembre, su ruta permite movilizar población de La Ensenada en Puente Piedra

Mapa 1
Rutas de las empresas de transporte estudiadas



(Cono Norte de Lima) hacia otros puntos importantes como son el mercado de Primera de Pro en la carretera Panamericana Norte, en donde pueden realizar algunas compras y hacer la conexión con micros que van por toda la carretera hasta el centro de la ciudad u otros puntos al igual que las avenidas Universitaria y Túpac Amaru (mapa 2).

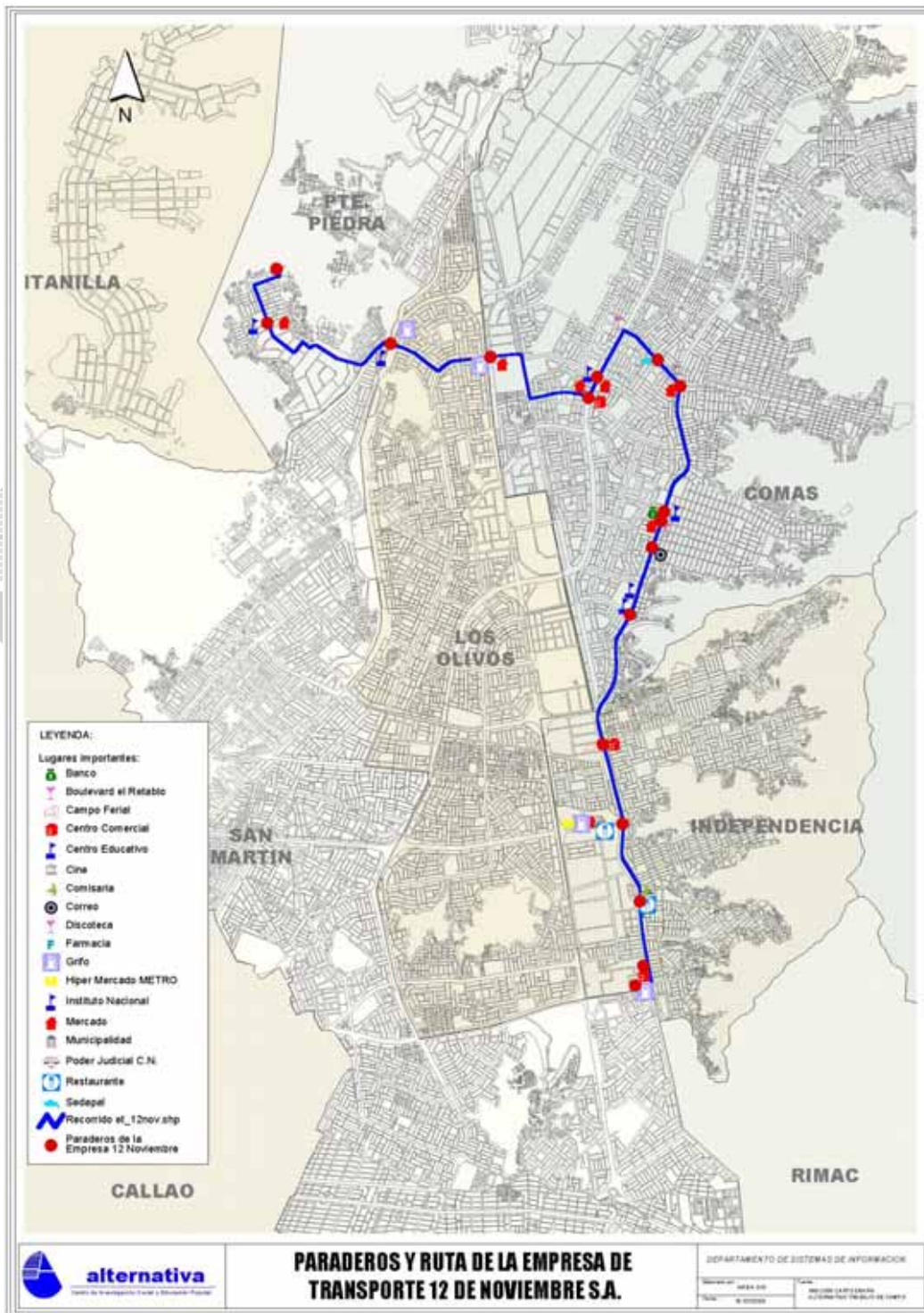
El segundo caso es la Empresa de Transporte 117 que es una empresa mediana. Cuenta con 75 vehículos de los cuales en promedio trabajan diariamente 50. Teniendo en cuenta que en cada unidad trabaja un chofer y un cobrador, podemos decir que esta empresa cuenta con aproximadamente 100 trabajadores estables. Sus unidades son básicamente de modelo *cluster* y micros antiguos (Ford) que permiten el traslado de aproximadamente 25 pasajeros sentados y hasta 50 en total. Los orígenes de la empresa se remontan hasta 1950, año en que la Empresa Cocharcas se descapitaliza, desintegrándose. Algunos de sus trabajadores formarían más adelante la línea 120 y otros a partir de 1985 constituirían legalmente la Empresa de Transportes 117.

La ruta de la 117 cumple una doble función: por un lado integra a la población del Cerro El Ermitaño (distrito de Independencia en el Cono Norte de Lima), barrio popular en el distrito de en donde se ubica el paradero inicial⁵, a una ruta principal que en este caso es la Avenida Túpac Amaru. En segundo lugar, la ruta atraviesa la ciudad hasta la zona industrial del Callao, puerto principal de la ciudad en el extremo oeste, es decir es también una ruta de transporte metropolitano (mapa 3).

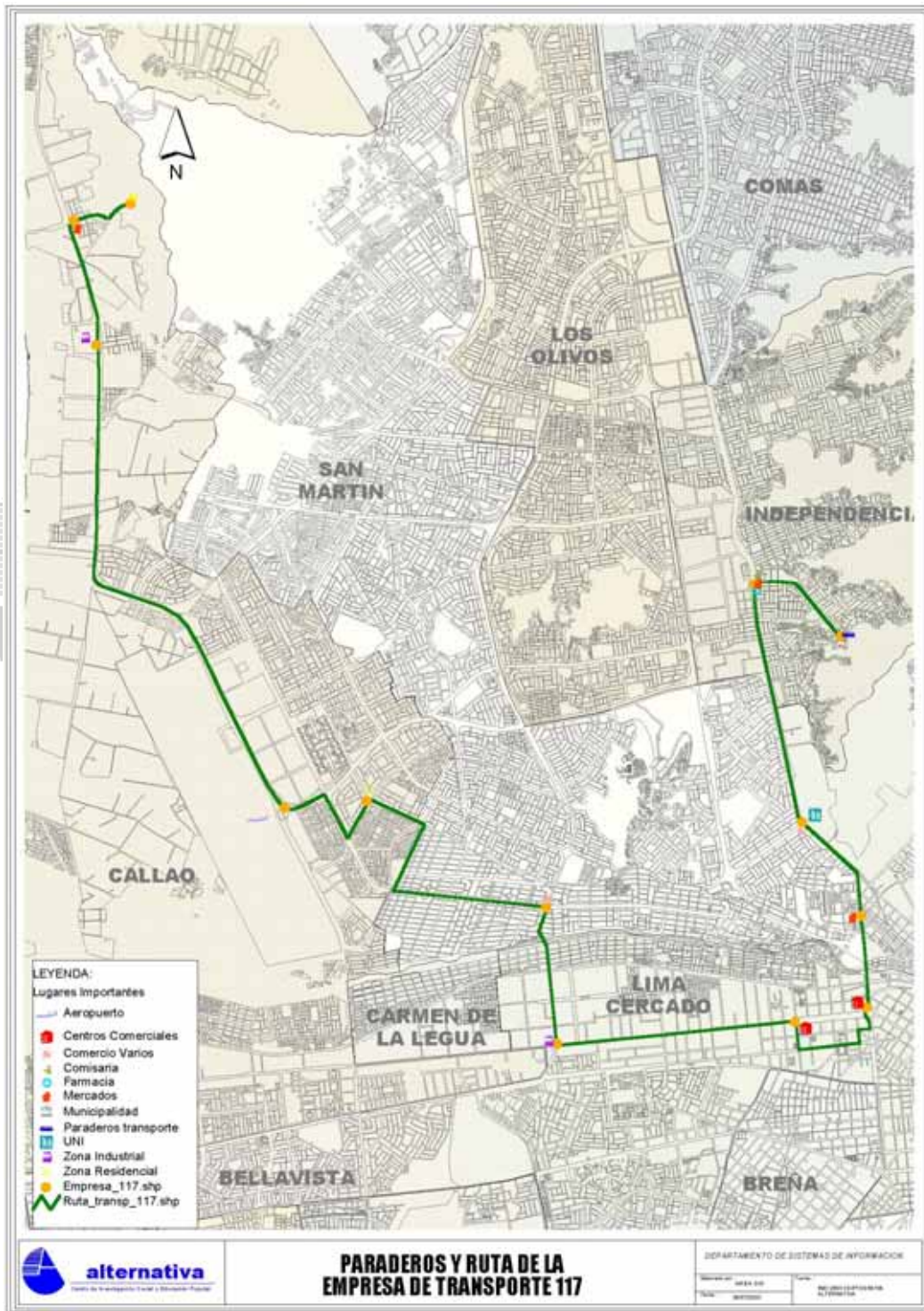
El tercer y último caso es el de la Empresa de Transporte Virgen de la Concepción, Línea 148. La empresa cuenta con aproximadamente 60 unidades en funcionamiento diario, es decir un promedio de 120 trabajadores. Sus unidades, al igual que las de la Línea 117, son modelo *cluster* y micros antiguos de los 70 (Ford y Mercedes Benz), predominando estos últimos. Los orígenes de esta empresa se remontan a 1974 año en que se conforma la Empresa de Transportes 9 de Octubre. Años después ésta entraría en crisis y uno de los grupos de trabajadores formarían en 1983 la ruta 148-M.

⁵ El Cerro El Ermitaño se puede caracterizar también como un lugar cerrado, es decir un espacio en donde se desarrolla una relación de vecindad, o de barrio, además de su característica geográfica, pues se trata de viviendas ubicadas en el mismo cerro. El paradero inicial se ubica aproximadamente a la mitad de la altura de dicho cerro. Llevar a la población a la avenida principal literalmente significa *bajar* y llevarlos de regreso a sus viviendas es literalmente *subir*.

Mapa 2
Ruta de la Empresa 12 de Noviembre



Mapa 3
Ruta de la Línea 117



La Línea 148 tiene una ruta completamente metropolitana dado que ésta atraviesa varios puntos clave de la ciudad. Empieza su recorrido en Los Olivos (zona residencial del Cono Norte de Lima) siguiendo por la Avenida Universitaria, luego por la Avenida La Marina y el Mercado de Magdalena (uno de los principales de la ciudad), el conglomerado comercial de Gamarra en La Victoria, uno de los lugares de mayor dinámica económica de la ciudad; y luego hasta Santa Anita en el Cono Este de la ciudad (mapa 4). Esta ruta es la más larga de las tres, teniendo en promedio una duración de seis horas (ida y vuelta).

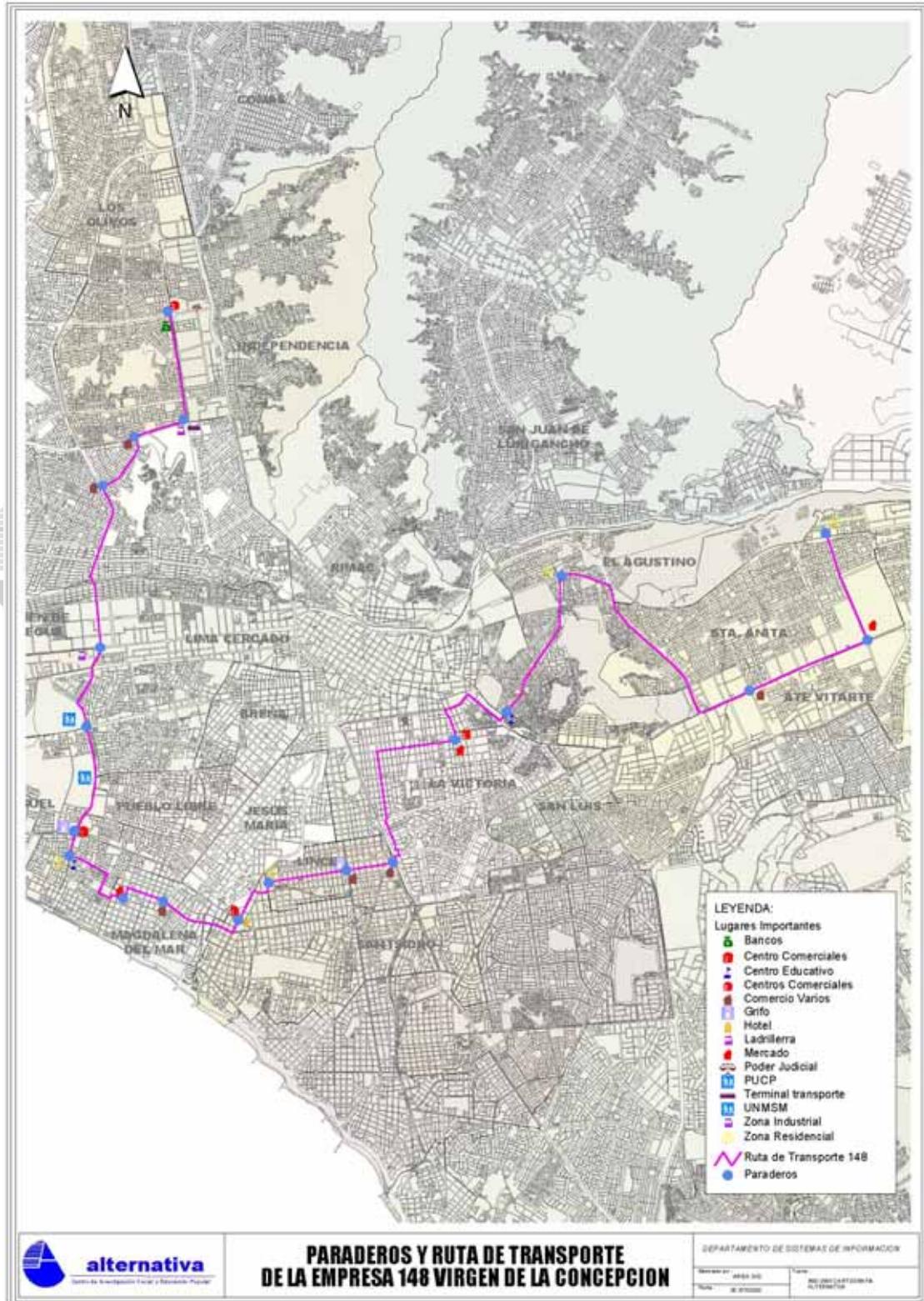
Las empresas estudiadas tienen diversos orígenes, procesos y crecimiento. Como vimos, las empresas nacen en periodos distintos pero sus historias tienen como característica común la exigencia de formalización de parte de la Municipalidad. Veamos a continuación cada uno de los casos.

2.1.1 La empresa 12 de Noviembre: una historia de conflictos entre el directorio y la necesidad de regularización.

La historia de la Empresa 12 de Noviembre tiene sus antecedentes en la conformación de la Empresa de Transporte Colcas en 1983. Como mencionamos más arriba el nacimiento de esta empresa tiene relación con la creciente demanda de la población de La Ensenada por movilidad hacia las avenidas principales. De esta forma es que aparece la Empresa Colcas conformada por doce propietarios. En esta etapa la empresa funciona con las camionetas rurales tipo *combi* de Volkswagen. Son unidades tan antiguas que en ese momento se encontraban prohibidas de circular en el resto de la ciudad.

La ruta en esa época era desde La Ensenada hasta el paradero de Primera de Pro, es decir sólo hasta la carretera Panamericana Norte. El recorrido demoraba solo 30 minutos y la demanda de parte de la población era alta. Para estos años sólo existían otras dos líneas que ofrecían el servicio por lo que la actividad del transporte resultaba rentable para los trabajadores. En estos primeros años, la empresa funciona de manera informal, es decir, sin autorización de la Municipalidad de Lima.

Mapa 4
Ruta de la Línea 148



Sin embargo, más adelante, la Municipalidad de Lima exige que la empresa se formalice. Uno de los requisitos necesarios era que la empresa renueve su flota para así asegurar algún estándar de calidad. Por ello la empresa se ve en la necesidad de convocar a 20 unidades más. De esta forma es que aparece un nuevo personaje, el *concesionario*, es decir propietarios de vehículos pero que no son fundadores y no tienen voto en la junta de *accionistas*. Es así que la antigua Empresa Colcas cambia de razón social y se llama a partir de entonces Empresa de Transportes Virgen del Carmen S.A. Sin embargo, los costos del proceso de formalización eran altos y la empresa funciona con una suerte de permiso provisional y más adelante de manera informal.

Dicha empresa funcionaría sólo hasta 1990, año en que se implanta el ajuste estructural en el Perú. La incapacidad de continuar con el proceso de formalización, sumados al aumento de los costos de funcionamiento que incluyen desde gasolina hasta multas y el pago de soborno a los policías para que los dejen operar, lleva al descrédito de la Junta Directiva y más adelante la crisis de la empresa.

Surge así la Empresa de Transporte Ensenada de Chillón S.A. ampliando su número de accionistas (de 12 a 24) y de concesionarios (hasta 20) y con ello el número de unidades de transporte. Un cambio en esta etapa es la ampliación del recorrido de la empresa. Son tres los factores que explican este hecho: primero que la ruta pequeña ya no resultaba siendo tan lucrativa dada la existencia de un mayor número de empresas que ofrecían el servicio, segundo el crecimiento del número de unidades de la misma empresa, y tercero la liberalización del transporte promovido por el gobierno de Fujimori. La ruta se amplía entonces hasta la carretera la Panamericana Norte, la Av. Universitaria y la Av. Túpac Amaru en el distrito de Independencia.

Sin embargo, la empresa sufre una nueva crisis en 1996 año en que la Municipalidad de Lima tiene la iniciativa de reordenar el tránsito a través del registro obligatorio de empresas y la licitación de rutas para su concesión. Dados los altos costos y requisitos que suponía el proceso de formalización es que el directorio de la empresa se niega a iniciar el proceso de regularización. Es así que un grupo de propietarios de vehículos opta por separarse y formar una nueva empresa, la actual Empresa de Transportes 12 de Noviembre.

La ruta concedida por la Municipalidad sería la N° 84 que va desde La Ensenada hasta Fiori⁶. La concesión otorgada es anual por lo que supone un grado alto de organización y recaudación de parte de la empresa. Sin embargo, los problemas no terminaron allí, pues la presidencia de la empresa es acusada de malos manejos económicos generando una nueva división. Varios de los accionistas y concesionarios optarían por integrarse a otras empresas vecinas que cubrían la misma ruta como la Empresa de Transportes Jilgueros de los Andes S.A. y la Empresa de Transportes Ensenada de Chillón S.A. Es recién en febrero del 2003 que el Presidente de la empresa es removido y con ello entra una nueva Junta Directiva. Se inicia con ello un nuevo proceso de reorganización.

2.1.2 *La Empresa 117: más unidades para conseguir la ruta*

La Empresa de Transportes 117 nace también del proceso de regularización de parte de la Municipalidad. Al igual que el caso anterior, viene también de una serie de crisis de empresas anteriores. En su caso este proceso se remonta hasta 1945. El proceso para obtener el permiso de funcionamiento en la ruta por la que hoy en día transita estuvo lleno de problemas. Y es que este tipo de ruta demandaba un gran número de unidades y éstas debían tener una capacidad de transporte masivo, es decir no podían tener unidades tipo *combi*. Es por ello que un grupo de propietarios cuyas unidades no pudieron cumplir con los requisitos, no tenían la capacidad adquisitiva suficiente o que no estaban interesados en la licitación; optaron por separarse y formar la ruta 120. La Línea 120 se limitó a ser una ruta alimentadora ya que los costos para obtener este tipo de ruta son menores y tiene menos requisitos. Esta ruta se limita a trasladar a la población del Cerro El Ermitaño hasta la Av. Túpac Amaru.

La Empresa de Transportes 117 nace como tal en 1985, año en que se formaliza adquiriendo la ruta por la que hoy en día transita. La licitación de la ruta actual tuvo como requisito que la empresa contara con un mínimo de 70 unidades grandes, facilitando así el transporte masivo de pasajeros. Es por ello que la facción de propietarios que optó por esta licitación abrió una convocatoria para conseguir el número de unidades necesarias. Se forma así nuevamente la distinción entre los

⁶ Urbanización entre los distritos de Independencia y San Martín de Porres.

accionistas (fundadores, miembros del Directorio) y los concesionarios (dueños de vehículos sin voto en el Directorio).

2.1.3 La Empresa Virgen de la Concepción 148: una historia de alianzas

La historia de la Empresa Virgen de la Concepción, Línea 148, empieza en 1974 cuando quiebran las empresas de transporte del Estado y se liquida a sus trabajadores dándoles como pago las unidades de transporte. Es así que algunos de éstos se agrupan en diferentes comités, uno de ellos sería la Empresa 9 de Octubre. La ruta tenía su inicio en el mercado mayorista de La Parada y la zona de Perales en El Agustino. Dicho comité en un inicio estaba formado por 20 miembros.

En 1976 se integran más miembros a la empresa llegando éstos al número de 30, y con ello ampliando la ruta desde la Av. 28 de Julio hasta Perales. De esta forma la empresa cambia de nombre y se constituye el Comité 126. Sin embargo, las ganancias eran bajas pues la línea se encontró con un competidor, la ruta 54-M, que tenía el mismo recorrido. En 1978 ambas empresas deciden fusionarse, formando el Comité 135. Con esta unión la empresa cuenta ahora con 40 miembros, manteniendo la misma ruta y organizando la salida ordenada de los vehículos.

En 1983, la empresa decide unirse al Comité 83-M, el cual tenía la ruta que continuaba hasta Magdalena. De esta forma la nueva ruta sería más larga, yendo ahora desde El Agustino hasta la Feria del Pacífico (distrito de San Miguel). La ruta sería conocida desde entonces como la 148-M, Empresa de Transportes Perales. De esta forma, la empresa iría aumentando su número de miembros y ampliando la cobertura de su ruta.

En 1992 la empresa permitió la entrada de nuevos socios, cambiando de razón social y llamándose desde entonces Empresa de Transportes Virgen de la Concepción. Recién hace cinco años la Línea 148 consigue ampliar su ruta hasta los distritos de Los Olivos y Santa Anita lugares donde actualmente se encuentran sus paraderos iniciales.

2.2 Funcionamiento de las empresas

Las tres empresas tienen la misma estructura organizativa y personajes. En primer lugar se encuentran los accionistas que como vimos generalmente son los

fundadores de las empresas y tienen voz y voto en la Junta Directiva. Por esta razón son los que toman las decisiones sobre el destino de la empresa e imponen las multas o castigos a los trabajadores en caso comentan alguna infracción a los estatutos. Los accionistas en la mayoría de los casos son dueños de uno o más vehículos, de los cuales algunas veces son choferes aunque la mayoría de las veces los alquilan.

En segundo lugar están los concesionarios que son los dueños de vehículos pero que no son accionistas. No tienen ni voz ni voto en la Junta Directiva. Como se puede desprender de las historias de las empresas que hemos visto, los concesionarios se encuentran a la espera de poder entrar a formar parte del grupo de accionistas. Ello porque los primeros tienen más ganancias, tienen menores restricciones y control de parte del Directorio y tienen menos gastos; mientras los concesionarios deben pagar una cuota anual para seguir perteneciendo al gremio. Los concesionarios algunas veces son choferes de sus propias unidades, pero también hay algunos que las alquilan.

Además de los cargos administrativos como secretarías, encargados de disciplina, secretarios de actas y demás, existen los choferes. Como dijimos algunos de ellos son accionistas o concesionarios, pero en la mayoría de los casos son contratados. El acuerdo con el propietario del vehículo en todos los casos es sólo verbal, y el pago del alquiler en algunas oportunidades es un porcentaje de la ganancia y en otras es un monto diario. El precio del alquiler varía de acuerdo a las empresas y el tamaño y antigüedad de las unidades. El hecho de que los contratos sean tan flexibles hace que el trabajo sea muy inseguro. En definitiva su condición dentro de la empresa es bastante vulnerable.

Se encuentran también los cobradores cuya función es facilitar la labor del chofer, hacer que suba la mayor cantidad posible de pasajeros, informarle sobre el tránsito, avisar si hay policías y cobrar los pasajes. Como veremos más adelante sus edades al igual que sus ingresos suelen ser menores que los de los choferes. Su relación con la empresa también es informal por lo que su situación laboral es muy vulnerable.

Finalmente están los *dateros*, los cuales son de dos tipos. Unos son los *dateros de la empresa*, y se encargan de medir el tiempo controlando que las unidades se encuentren a una distancia razonable unas de otras para evitar competencias y posibles

conflictos entre las unidades. Del mismo modo brindan información sobre el número de pasajeros que lleva y el tiempo que los separa de la unidad de delante para que así el chofer pueda decidir si aumentar o reducir la velocidad. En segundo lugar se encuentran los *dateros informales* que sólo se encargan de dar información relevante a los choferes sobre tiempo, pasajeros, ubicación de los policías y posibles *batidas*⁷, de tal forma que el chofer pueda decidir si acelerar o desacelerar para maximizar su ganancia. Este último tipo de *datero* no tiene una relación directa con la empresa por lo que deben ganar la confianza de los choferes dándoles buena información.

2.3 *Los trabajadores del sector transporte*

Algunas preguntas dejadas de lado con respecto al sector transporte son: quiénes son, de dónde vienen y el cómo llegaron a la actividad de transportistas. Consideramos que es importante tener en cuenta estos factores para entender el funcionamiento del mundo del transporte⁸.

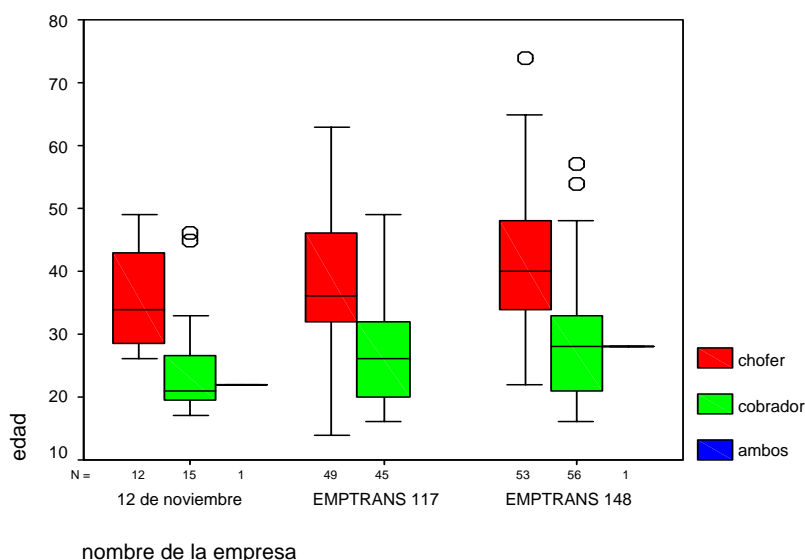
En la encuesta realizada a los trabajadores de las tres empresas encontramos en primer lugar que se trata de población mayoritariamente joven. El promedio de edad de los trabajadores varía de acuerdo a la antigüedad de las empresas en donde trabajan. Es decir, los trabajadores más jóvenes se encuentran en la empresa con menor antigüedad que en este caso es la Empresa 12 de Noviembre (media de edad de 29,2 años), y la población mayor en la Línea 148 (media de edad de 35,2 años). Hay que añadir que la dispersión de edades tiende a ser mayor de acuerdo a la antigüedad de las empresas. Por ello, las Líneas 117 y 148 presentan un rango de edades bastante alto. El hecho tiene que ver con la historia de las empresas y con la antigüedad de los barrios en donde estas tienen su paradero inicial.

⁷ Operativos policiales para detectar choferes que manejan sin licencia de conducir, tarjeta de propiedad del vehículo, permiso para circular por la ruta o si cuentan con multas sin pagar.

⁸ Esta advertencia metodológica y la ausencia de este tema en el debate sobre la llamada “cultura combi” es señalada por Rochabrún 1994.

Gráfico 1

Edades de los trabajadores del sector transporte según empresa y tipo de actividad



Del mismo modo, existe una notable diferencia entre las edades de los choferes y los cobradores ya que como muestra el gráfico 1 estos últimos tienden a ser menores. Esta distinción entre choferes y cobradores es importante, pues como veremos más adelante estos tienen diferentes historias y actividades adicionales.

Un segundo dato que nos revela la encuesta es que los trabajadores del sector transporte son mayoritariamente nacidos en Lima. Este dato marca una gran diferencia con respecto a los estudios clásicos sobre marginalidad y empresas informales en Lima (Golte y Adams 1987, Adams y Valdivia 1991, De Soto 1986) cuyas poblaciones de estudio eran mayoritariamente migrantes del interior del país. La población dedicada al transporte está conformada entonces por migrantes de segunda generación con pautas de conducta y referentes más urbanos que sus padres. El dato es interesante pues nos permite constatar la existencia de una segunda generación de población que ocupa posiciones marginales en nuestra estructura social, es decir familias para quienes los canales de movilidad social son estrechos o simplemente no existen. Se trata de familias en una situación de reproducción de la pobreza.

Otro dato importante es que los encuestados viven principalmente en el área de los paraderos iniciales de sus respectivas empresas. Es decir, las empresas de transporte son una suerte de nicho de trabajo barrial para pobladores y principalmente jóvenes de la

zona. Como se puede apreciar en los gráficos 2, 3 y 4 los trabajadores viven mayoritariamente en el distrito donde se ubica la empresa⁹ y un porcentaje menor de trabajadores viven en distritos cercanos a este. Por otra parte, el radio de residencia de los trabajadores de las empresas tiende a hacerse más grande de acuerdo a la antigüedad de la empresa y la cobertura de su ruta.

Gráfico 2

Empresa 12 de Noviembre: lugar de residencia

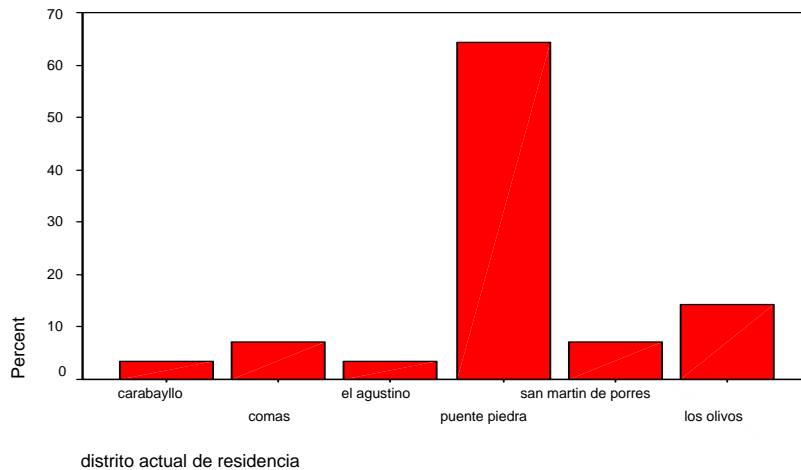
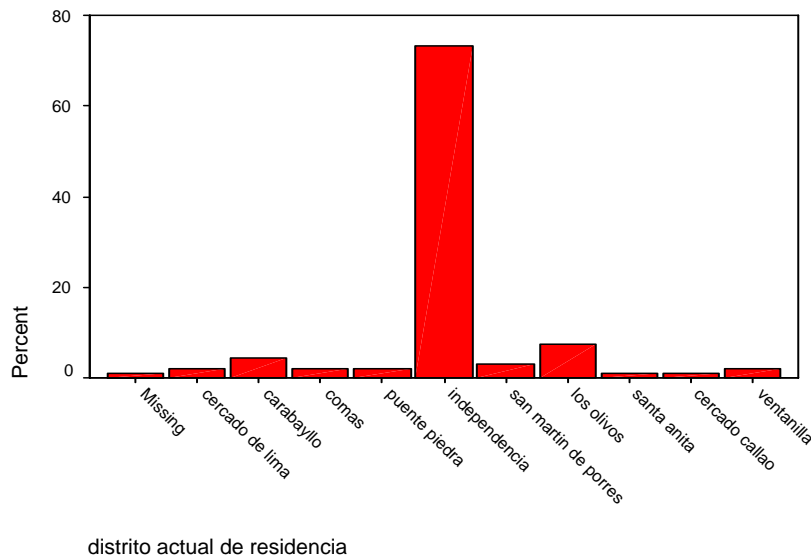


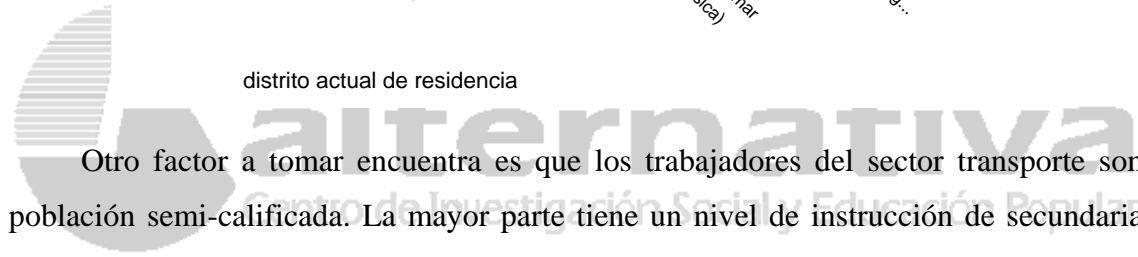
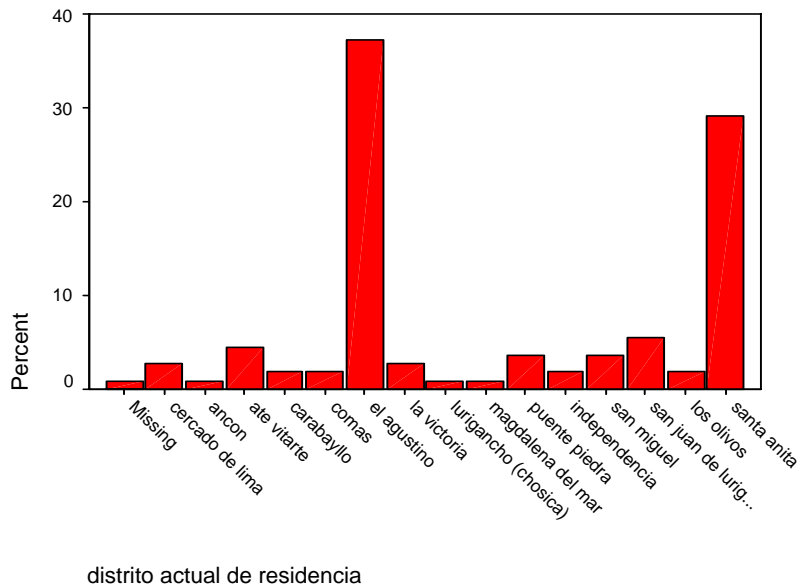
Gráfico 3

Empresa 117: lugar de residencia



⁹ En el caso de la Línea 148 podemos apreciar dos aglomeraciones de casos en los distritos de El Agustino y Santa Anita. Como vimos más arriba si bien el paradero inicial se encuentra en Los Olivos, la historia de la empresa está ligada al distrito de El Agustino. Por otro lado, la ruta tiene su paradero final en el distrito de Santa Anita, y es que a diferencia de las otras dos empresas, la línea 148 cuenta con una oficina y estacionamiento en este sector de la ciudad. De esta forma es también una fuente de trabajo para los pobladores de ese distrito.

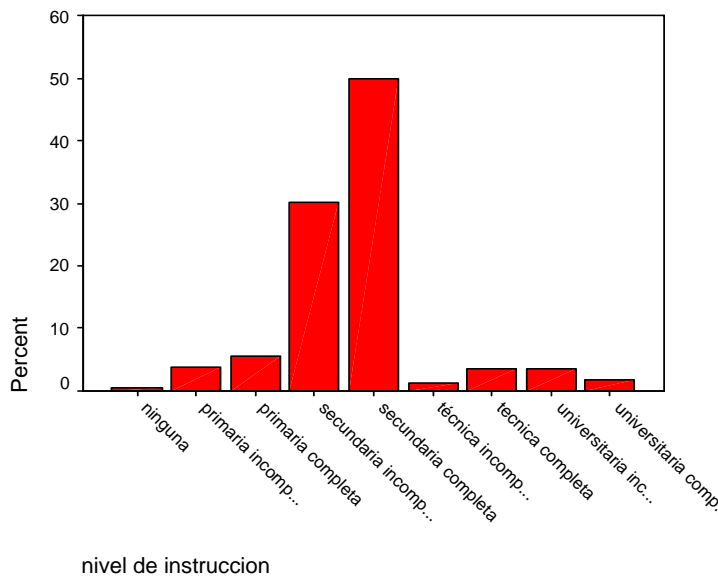
Gráfico 4
 Empresa 148: lugar de residencia



distrito actual de residencia

Otro factor a tomar en cuenta es que los trabajadores del sector transporte son población semi-calificada. La mayor parte tiene un nivel de instrucción de secundaria completa (52%) o secundaria incompleta (31%). Son pocos los transportistas que tienen estudios superiores técnicos o universitarios.

Gráfico 5
 Nivel educativo de los trabajadores de las tres empresas



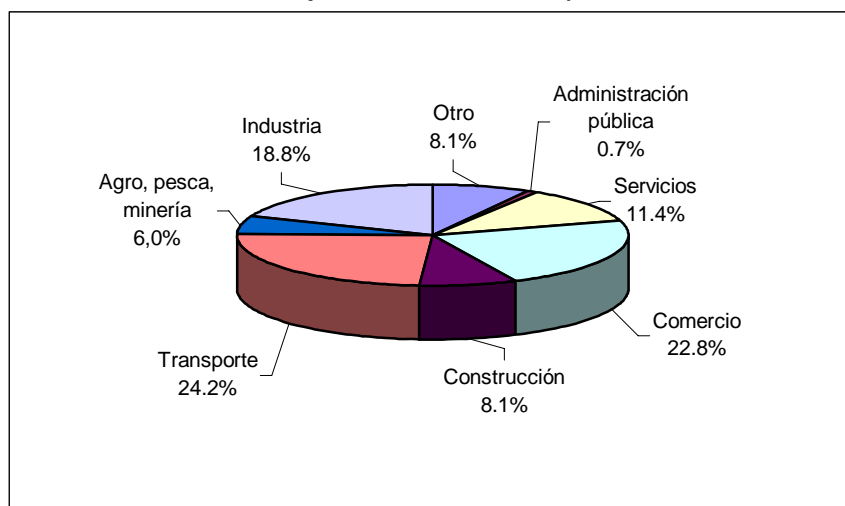
El dato es interesante en la medida en que nos permite suponer que dentro del proceso de precarización de la economía, las personas con estudios superiores expulsadas del mercado de trabajo no optarían por el transporte como una alternativa del trabajo sino por otros oficios¹⁰. El transporte es entonces mayoritariamente un nicho de trabajo para población con estudios escolares.

2.3.1 *Los múltiples caminos hacia el transporte*

Como mencionamos anteriormente, la mayor parte de la población empleada en el transporte ingresa en los últimos diez años. Para el caso de nuestras tres empresas el 75% de los encuestados lo hicieron en este periodo, siendo los últimos tres años los que presentan el mayor porcentaje de ingreso de trabajadores (30%)¹¹. También encontramos que para el 69,4% el trabajo en la actual empresa no es el primero, mientras que para el 30,6% restante representa su primera experiencia laboral. Podemos ver en el gráfico 6 que aquellos que han tenido una experiencia anterior de trabajo provienen de distintos sectores. De esta forma, a partir de la información recogida en la encuesta realizada podemos caracterizar cuatro caminos de ingreso de la población a la actividad del transporte.

Gráfico 6

Trabajo anterior al transporte



¹⁰ Podríamos sugerir la pequeña empresa, el comercio y el servicio de taxis como actividades de destino para esta población.

¹¹ Hay que considerar que la cifra se ve un tanto inflada por el hecho que la Empresa 12 de Noviembre se funda en estos últimos ocho años y su reorganización en los últimos dos años. Sin embargo, esta tendencia de mayor ingreso de trabajadores en los últimos años se registra también en las otras empresas.

Un primer grupo se encuentra entre aquellos expulsados o retirados del sector industria (18,8%). Nos referimos la población afectada por la crisis del modelo de Industrialización por Sustitución de Importaciones (I.S.I.)¹². Se trata del grupo de población de mayor edad que ahora trabaja en el sector transporte. Es población que se puede calificar básicamente como ex-obrera. La quiebra de varias de las antiguas industrias llevaron a esta población a buscar empleo en otros sectores y como dijimos, el quiebre de este modelo viene sucedido por el nuevo modelo de crecimiento a través del sector servicios, en donde el transporte aparece como una de los espacios principales de recepción de población. Otro grupo importante dentro de este mismo origen es el proveniente del sector construcción. Sus características son las mismas a la de los ex obreros grupo anterior y son parte también del mismo cambio de paradigma de desarrollo.

Un segundo grupo es el proveniente del sector comercio y servicios (22,8% y 11,4% respectivamente). Se trata de población más joven y que encuentra originalmente un espacio de trabajo en estos sectores. Sin embargo, el crecimiento y mayor competencia de este sector llega también a un punto en el cual disminuyen las ganancias y varias de las pequeñas empresas donde esta población se empleaba quiebran o tienen que reducir su personal.

Un tercer grupo importante es el proveniente del mismo sector transporte (24,2%) y es que como se puede ver en la historia de nuestras empresas, cuando ocurre el crecimiento de la oferta de transporte producto de la liberalización del mercado muchos de los antiguos comités, tanto estatales como privados, quiebran y tienen que cerrar su actividad. Este grupo también es parte de los trabajadores adultos en las actuales empresas de transporte.

El cuarto grupo importante es el conformado por aquellos que no aparecen en el gráfico 6, es decir, aquellos para quienes el transporte es su primera actividad, que son como podemos ver en el cuadro 1, el 30,6% de los trabajadores de las empresas. Este grupo esta conformado principalmente por los jóvenes, los cuales según también los datos de la encuesta se emplean principalmente como cobradores. Para este grupo, el transporte se abre también como uno de los principales resquicios que les ofrece el mercado de trabajo y a través del cual hacen su ingreso al mismo. Dentro de este grupo

¹² Ver Thorp (1995) y Joseph (1999)

hay también un número considerable de jóvenes que se encuentran actualmente estudiando y para quienes el transporte es más bien una forma de colaborar con los gastos de la familia y/o una forma de conseguir ingresos propios. Gran parte de estos jóvenes que actualmente siguen estudiando explican el alto porcentaje de trabajadores con bajos niveles educativos (gráfico 5).

Cuadro 1

¿Tuvo un trabajo anterior al actual?, según empresa

Trabajo anterior	Nombre de la empresa			Total
	12 de noviembre	EMPTRANS 117	EMPTRANS 148	
Sí	75,0%	59,6%	76,4%	69,4%
No	25,0%	40,4%	23,6%	30,6%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

2.3.2 *El ingreso al trabajo en el transporte*

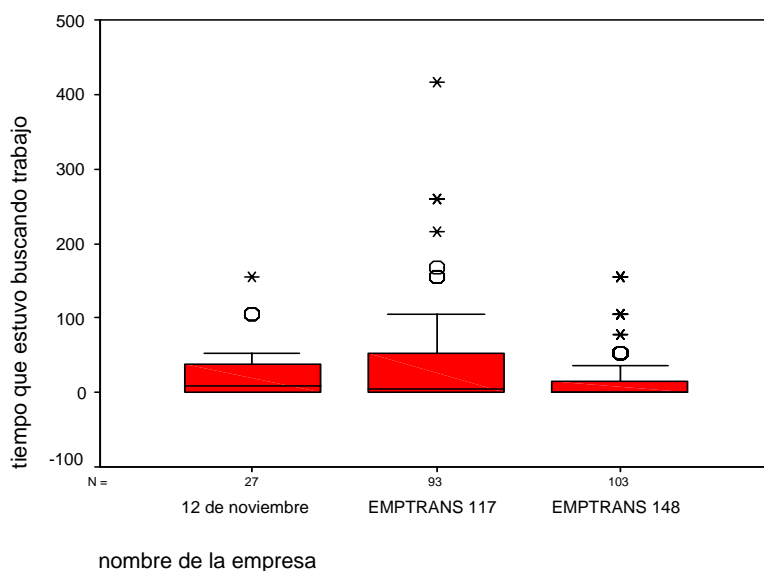
Para la mayoría de los trabajadores de las tres empresas estudiadas, independientemente de los diferentes caminos de ingreso al sector, existe una experiencia común que es una etapa de desempleo y búsqueda de trabajo. Podemos ver el tiempo por el que se prolonga esta experiencia en el gráfico 7. Vemos que existe una marcada diferencia para los casos de las tres empresas estudiadas. Es en la Línea 117 en donde se encuentra la población con mayores períodos de inactividad y es que se trata de una de las empresas que presenta población de mayor edad y un proceso de fraccionamiento y deterioro acelerado; mientras que la Empresa 12 de Noviembre tiene población principalmente joven y la Línea 148 tiene población mayor. Si bien las tres empresas sufren actualmente del mismo proceso de deterioro, la historia de la Línea 117 muestra más bien un proceso de crecimiento y expansión.

Sobre la vía en que los encuestados ingresaron a las empresas podemos ver en el cuadro 2 que las formas principales de inserción son el contacto con un familiar dentro de la empresa (49,1%) y el contacto con un amigo dentro de la empresa (29,3%). Es decir, el empleo se consigue a través del uso de círculos o contactos cercanos con población insertada en las empresas. Vemos también que hay una marcada diferencia entre los casos estudiados y es que en las empresas más antiguas prima la estrategia de inserción familiar, mientras que en la Empresa 12 de Noviembre la estrategia principal

es el contacto con amigos. La diferencia se puede deber a la mayor tradición y fortaleza de los grupos de accionistas.

Gráfico 7

Tiempo en semanas en que estuvo buscando empleo, según empresa



Cuadro 2
Forma de ingreso a la empresa de transporte según empresa

Como llego a la empresa	Nombre de la empresa			Total
	12 de Noviembre	EMPTRANS 117	EMPTRANS 148	
Contacto de un familiar dentro de una empresa	14,3%	50,0%	57,3%	49,1%
Contacto de un amigo dentro de la empresa	50,0%	29,8%	23,6%	29,3%
Un familiar le avisó	7,1%	7,4%	3,6%	4,3%
Un amigo le avisó	14,3%	18,1%	6,4%	7,8%
Por aviso en periódico, pared, etc.	10,7%	1,1%	0,9%	2,2%
Otro	3,6%	7,4%	3,9%	7,3%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

De esta forma, el ingreso a las empresas se restringe al contacto con alguna persona al interior de la misma. Es decir, las empresas de transporte se constituyen como espacios cerrados en donde el ingreso se ve facilitado por los vínculos cercanos los cuales deben tener algún tipo de presencia dentro de las empresas. Se superpone a esta lógica el carácter barrial de las empresas que mencionamos más arriba, cuestión

que nuevamente afirma el hecho de que para ingresar a una empresa de transporte es necesario tener un contacto previo con la misma¹³. Se puede afirmar entonces que el funcionamiento de redes de confianza es la vía principal de ingreso al empleo informal para población de estas características.

3. Aproximaciones al trabajo en el transporte en la etapa actual

Consideramos que el trabajo en el sector transporte atraviesa por una nueva etapa que calificaremos como de *precarización acelerada*, tanto de las máquinas, del servicio, de las ganancias como de las condiciones de trabajo. Esta etapa del transporte tendría su origen en la liberalización del sector a inicios de los 90 y el ingreso masivo de población al trabajo en el mismo. El crecimiento desproporcionado de la oferta en el sector transporte llevarían a una radicalización de la competencia, la cual en condiciones precarias como la nuestra degeneran en la generalización y legitimación de conductas al margen del ordenamiento formal del tránsito y a un deterioro del servicio. Veamos a continuación algunas de las características de esta etapa.

3.1 El crecimiento del sector transporte

Una de las características principales de la percepción de los trabajadores de las tres empresas es que el trabajo en el transporte es cada vez menos rentable. En conversaciones con los transportistas, éstos nos comentan que a inicios de los 90 el transporte era una actividad con la que podían cubrir sus necesidades. En estos años el gobierno de Fujimori permitió la libre competencia de las unidades de transporte y la libre importación de vehículos tipo *combi*. Consecuencia de ello un enorme contingente de población desocupada, despedida de otros sectores del mercado de trabajo y semi-calificada o no-calificada encontró en el transporte un resquicio de trabajo.

En un inicio la competencia no era mucha, lo que permitía a los trabajadores de este sector obtener cierto margen de ganancia. Sin embargo, la importación de vehículos aumentó al igual que el número de unidades de transporte y el de los trabajadores de este sector. Es así que el crecimiento de la oferta de transporte sobrepasa el de la demanda de usuarios y es así que el sector entra en una etapa de super-competencia por ganancias cada vez menores.

¹³ Se debe mencionar que esta estrategia de ingreso al trabajo ya había sido encontrada anteriormente por Golte y Adams (1987) para el caso de migrantes a Lima y también ha sido mencionada por Lomnitz (1975) para el caso de población marginal mexicana.

El libre ingreso de vehículos importados al igual que la desregulación del transporte permitió (y aún facilita) la aparición y circulación de unidades sin permiso de funcionamiento llamadas *piratas*. Estas unidades *piratas* trabajan de manera independiente, es decir no están asociadas a las líneas de transporte, por lo que sus costos de operación son menores a los de las empresas formales. Sin embargo, el hecho de no contar con un permiso oficial para trabajar en una ruta les trae el riesgo de ser detenidos por los policías de tránsito que pueden tanto imponerles multas como pagos extra-oficiales para permitirles seguir circulando. Adicionalmente las unidades *piratas* no tienen tarifas fijas por lo que acceden fácilmente a la negociación con los usuarios por el costo de pasaje. Es así que los *piratas* pueden ofrecer una tarifa de S/. 0,50 o S/. 0,80 para algunos tramos de la ruta¹⁴. Ante estas condiciones, las unidades formales tienen también que reducir su tarifa en estos tramos para poder competir con los *piratas*.

Es así que el recrudecimiento de la competencia trae como consecuencia una precarización tanto de las ganancias como de las condiciones de trabajo. La percepción de parte de los transportistas es que el trabajo en el sector ya no alcanza para sobrevivir.

3.2 Competencia y control por parte de las empresas

Como mencionamos más arriba, el periodo actual se caracteriza por un aumento de la competencia entre las unidades en una lógica de maximizar ganancias en un contexto donde la oferta sobrepasa la demanda del servicio. Sin embargo, la competencia se encuentra limitada principalmente por el ordenamiento que imponen las propias empresas. Veamos a continuación cómo se entrecruzan estas lógicas de competencia y control.

3.2.1 Control y coordinación de las propias empresas

Las empresas, con el fin de evitar que exista un enfrentamiento entre choferes y brindar un cierto ordenamiento del tránsito, imponen una serie de controles a las unidades. Del mismo modo, las restricciones permiten que el servicio tenga algunos parámetros y no entre en un círculo regresivo que perjudique a todos. Precisamente, los conductores se someten al reglamento no sólo por la fuerza de las Juntas Directivas o las sanciones existentes, sino porque finalmente estas restricciones son una forma de dar

¹⁴ La tarifa oficial por pasaje es de S/. 1,20, pero la competencia y presión de los usuarios hace que las unidades formales accedan a bajar el costo del pasaje a S/. 1,00. El costo para tramos largos

cierta regularidad al servicio. Así mismo estas restricciones permiten que los choferes no pasen unos sobre otros. A fin de cuentas este tipo de ordenamiento acaba beneficiando a todos.

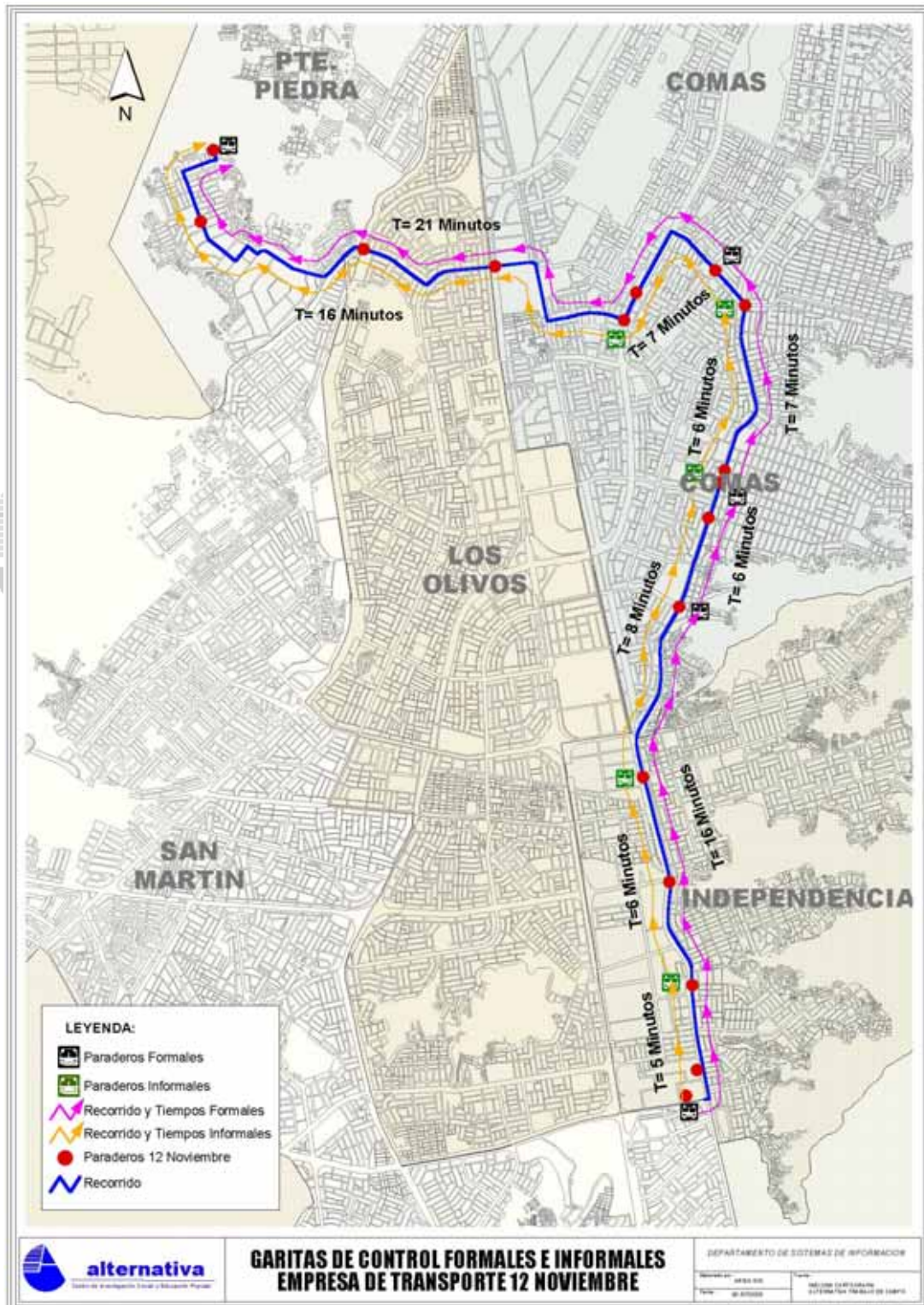
La restricción más importante en el servicio se encuentra en el ordenamiento de la ruta y el hecho que los turnos en que salen las unidades se deben respetar a lo largo del recorrido. De esta forma, la empresa asigna un orden de salida entre las unidades y un lapso de tiempo entre la salida de una y otra. El lapso de tiempo depende de la empresa y el número de unidades con que cuentan. Por ejemplo en la línea 148 los carros salen cada cinco minutos, en la Línea 117 cada siete u ocho minutos, y en la 12 de Noviembre cada diez a doce minutos. El lapso de tiempo entre la salida de las unidades se hace más frecuente a medida que se acercan las horas punta, las horas en las que existe mayor cantidad de público. Una de ellas es el lapso entre las 7 a.m. y 8.30 a.m., hora en la que la mayoría de población va a su trabajo o a sus centros educativos. Otra hora punta es el lapso entre las 12.30 p.m. y las 2 p.m. en que mucha de la población se traslada para almorzar. El tiempo de salida entre unidades vuelve a la normalidad fuera de las horas punta.

El control de la salida de las unidades permite que éstas salgan de manera ordenada. Del mismo modo, el tiempo transcurrido entre la salida de una y otra unidad permite que se vuelvan a juntar pasajeros en los paraderos.

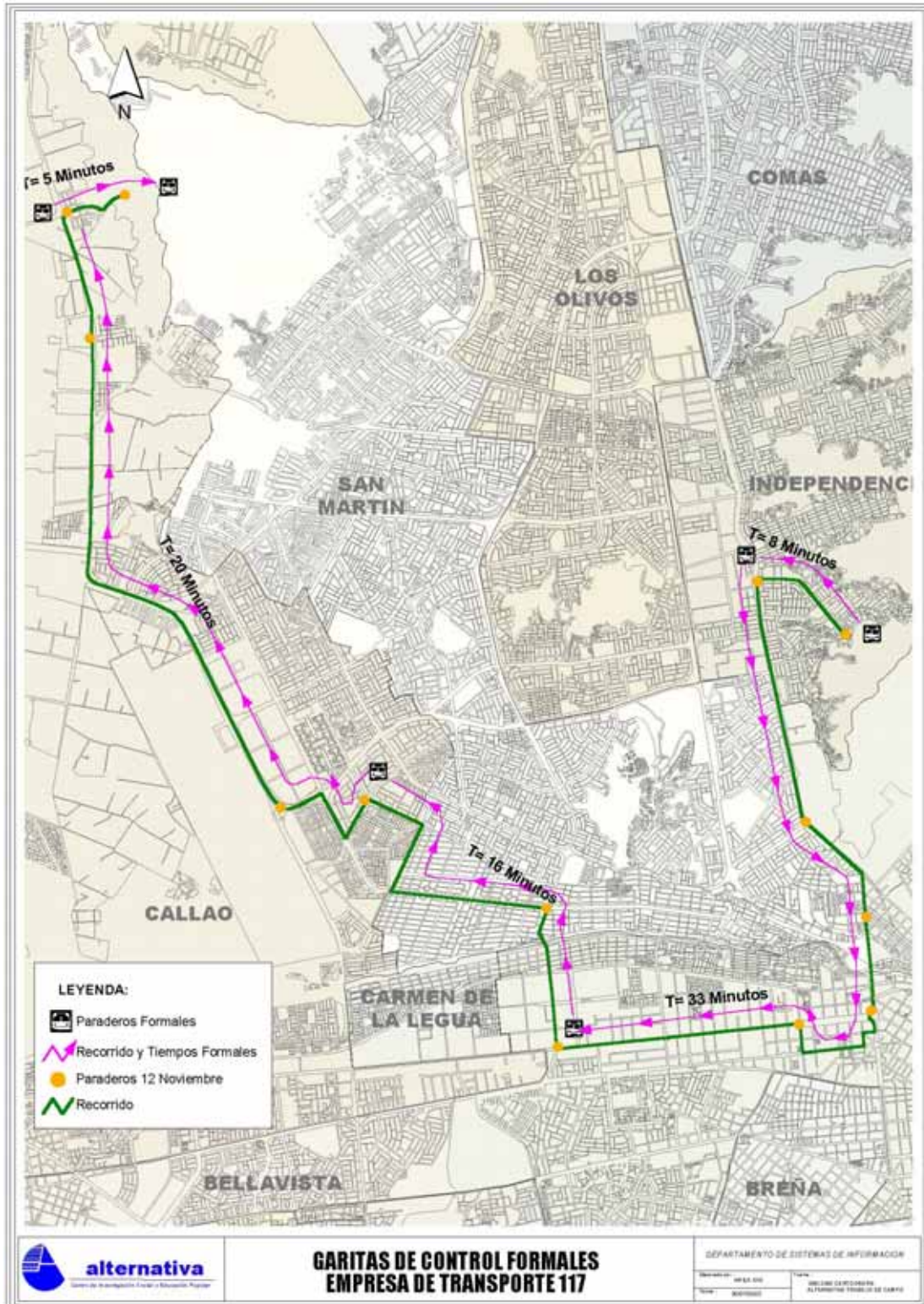
La empresa tiene además controles, relojes o dateros que cuidan que las unidades continúen el recorrido manteniendo el orden de salida dispuesto y a un tiempo razonable de separación (mapas 5, 6 y 7). Las infracciones de las unidades de transporte a esta regulación es fuertemente castigada de diferentes formas de acuerdo a la empresa: en algunos casos se suspende la salida de la unidad por unas horas o incluso por unos días, también existen multas cuyo costo es el de un número determinado de pasajes. Es decir, teniendo en cuenta las pocas ganancias que genera la actividad, el arriesgarse a sufrir una multa puede resultar sumamente costoso y perjudicial. Sin embargo, como mencionamos anteriormente, los controles están cada cierto tramo permitiendo que al interior de estos espacios ocurran las carreras entre unidades.

Mapa 5

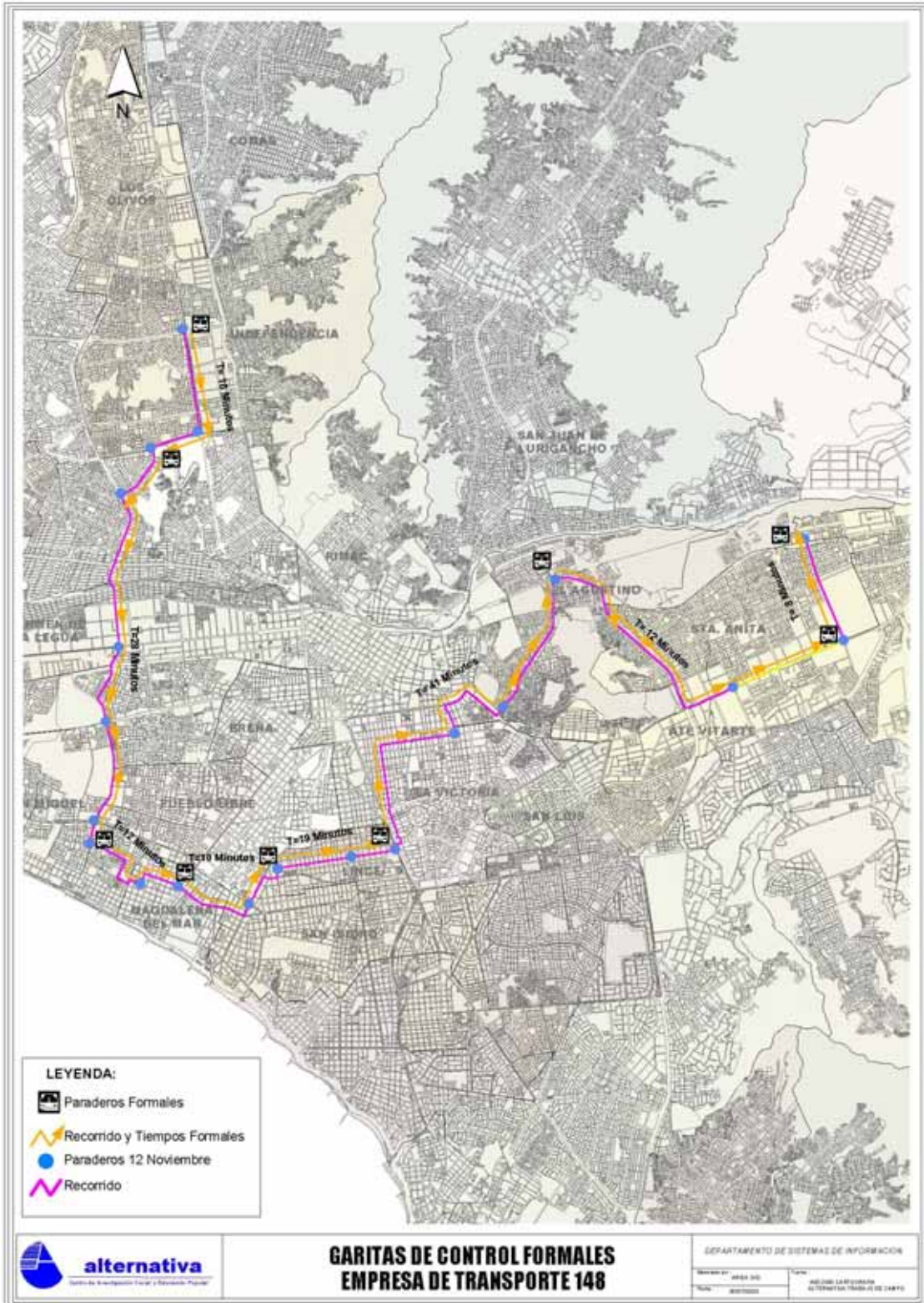
Controles y tiempos en la ruta de la Empresa 12 de Noviembre



Mapa 6
 Controles y tiempos en la ruta de la Línea 117



Mapa 7
 Controles y tiempos en la ruta de la Línea 148



No obstante, los controles de las empresas terminan entre las 5 p.m. y las 6 p.m. por lo que las actividades de las unidades a partir de la hora están fuera del control, al libre albedrío de los conductores y en consecuencia la competencia se desata. Es importante mencionar también que el lapso entre las 5 p.m. y las 8 p.m. es también *hora punta* pues los usuarios salen de trabajar y regresan a sus casas. Las condiciones son ahora diferentes a las de la mañana porque en este horario la competencia entre las unidades se hace intensa y las unidades pasan fuera de tiempo. Un factor adicional que intensifica la competencia en estas horas es que para estos momentos del día, los choferes normalmente han completado el monto diario de alquiler de carro, punto a partir del cual cada pasajero recogido es ganancia neta adicional. El único control que queda a partir de entonces es el de la información que brindan los dateros informales que permiten decidir al chofer si su mejor estrategia es *corretear* o "*chantarse*"¹⁵.

3.2.2 El "correteo": maximización y prestigio

La lógica que guía las decisiones de los choferes es la de maximizar ganancias. Por ello es que deciden si aumentar o reducir la velocidad para ganar pasajeros. Generalmente con estas estrategias los choferes infringen las reglas de tránsito y la velocidad o paciencia del chofer deviene en quejas de parte de los pasajeros. Para que se den estas situaciones el escenario debe ser como sigue: dos unidades se encuentran próximas en distancia por lo que la de delante recoge a todos los pasajeros y la de atrás se ve perjudicada. Las opciones posibles son entonces hacer la competencia y ganar pasajeros a la unidad de delante (y por supuesto para dicha unidad no dejarse pasar ni que le ganen sus potenciales pasajeros), o bajar la velocidad y dejar que la primera unidad se aleje (*chantarse*) y deje *cancha*, es decir, espacio libre y dejar pasar el tiempo para que un número de pasajeros se vuelva a acumular en los paraderos.

En el primer caso, la idea es recoger pasajeros antes que otro chofer lo haga. Sin embargo, como mencionamos más arriba, la empresa tiene controles y relojes a lo largo de la ruta para supervisar que las unidades circulen siguiendo un orden determinado, se encuentren a una distancia razonable y precisamente para evitar estas carreras. Por ello las carreras ocurren en algunos tramos de la ruta. La idea es ganar los pasajeros a la unidad de delante a lo largo del tramo hasta donde se encuentra el siguiente reloj y

¹⁵ Reducir la velocidad o incluso detenerse para permitir que la unidad de delante se aleje dejando una distancia y tiempo prudencial.

luego dejarlo pasar para que en el reloj se mantenga la secuencia de unidades y la distancia en tiempo reglamentarios. Un chofer no puede dejar registrado en los relojes el haber pasado a la unidad de delante porque recibiría una multa o castigo, la cual varía de acuerdo a la empresa en donde trabaja.

Obviamente cuestiones a tomar en cuenta para decidir si entrar a una competencia son la capacidad de la máquina con la que uno opera (calcular si una unidad puede competir con la otra tomando en cuenta factores como capacidad del motor, frenos, aceleración, etc.), y la capacidad de los choferes, es decir su habilidad al volante. Al igual que en toda competencia entra en juego el prestigio de los choferes por lo que estos harán gala de sus habilidades al volante y tratarán de dejar al otro en mala posición. De ello depende también que la competencia no se repita en otra oportunidad.

Es sabido que las competencias generan descontentos entre los pasajeros, por lo que muchas veces los cobradores optarán por cobrar el pasaje, si es que no lo han hecho ya. De esta forma aseguran que los pasajeros durante la carrera no bajen de la unidad como medida de protesta. Durante estas competencias las unidades pueden alcanzar velocidades de hasta 80 ó 90 Kms/h. Igualmente los cobradores instigan a los pasajeros a que suban o bajen rápido de la unidad, incluso llegando a hacerlo en pleno movimiento o dejándolos lejos de los paraderos donde señalan.

Estas competencias generalmente se encuentran en el límite entre lo serio (el factor económico en juego) y lo lúdico, por lo que la competencia entre unidades se realiza con gestos, miradas e intercambios burlones de palabras en los semáforos. Finalmente, la competencia termina y todo vuelve a la normalidad hasta que se repita una situación parecida. Este rasgo lúdico de las competencias, el serio peligro que se corre, además de los malos tratos recibidos por los pasajeros durante las mismas normalmente son percibidos por los usuarios como una irresponsabilidad de parte de los transportistas, generando gritos, situaciones tensas y hasta enfrentamientos.

La otra opción ante la situación planteada más arriba es la de *chantarse*. En este caso los choferes avanzan a velocidad muy reducida dejando pasar a otras unidades y dejando cambiar las luces de los semáforos para permitir que la unidad de delante se

aleje un poco y deje *pampa*, es decir, espacio entre las unidades y tiempo para que los pasajeros vuelvan a acumularse en los paraderos. Esta situación se prolonga por varias cuadras, lo que genera pérdida de tiempo para los pasajeros. Nuevamente aparecen los conflictos y los posibles enfrentamientos con los usuarios hasta que se deja pasar un tiempo, luego del mismo la unidad vuelve a su velocidad normal.

3.2.3 *El uso de la información: el rol del datero informal*

La información es un elemento importante para las diferentes decisiones que tome el chofer y de esta manera recoger el mayor número de pasajeros y maximizar la ganancia. Esta información le facilitará saber si es recomendable alcanzar al chofer de delante, *chantarse* o seguir a una velocidad normal. La información daría entonces una ventaja o mejor conocimiento sobre su situación para poder evaluar y llevar a cabo determinadas acciones.

Es así que surge la figura del datero informal. Como mencionamos, estos personajes se ubican cada cierto número de paraderos, en puntos estratégicos que les permiten vender información a los choferes. La información brindada incluye el tiempo que le lleva el chofer de delante, el número de pasajeros que transporta, es decir si está *planchao* (vacío) o *sopa* (lleno) y si existen policías u operativos policiales (*batidas*) al rededor. El chofer de esta manera tiene un mayor control de la situación y tiene más elementos para juzgar cómo proseguir su recorrido.

El costo por la información varía de 0,10 a 0,20 soles. Pero ya que la relación con el datero es informal, éste tiene que despertar confianza a los choferes. Esto se logra por la veracidad y precisión de la información que brinda y por la cotidianidad de su presencia en los paraderos clave. Es también característica de un buen datero el saber adaptarse a las necesidades del chofer, así por ejemplo, correr hacia la unidad, dar información precisa y breve para no hacerle perder el tiempo. Del mismo modo el datero debe saber manejar la jerga del chofer pues se trata de un lenguaje propio de la actividad, difícil de entender, ya que tiene sus propios códigos, signos, señales, silbidos, golpes, etc. El datero debe también ser cordial con el chofer, breve cuando es necesario, pero despierto y bromista cuando se de la situación pues la elección de datero se basa en una relación de amistad que se debe mantener.

3.2.4 *Matar la máquina y recrudescimiento de la jornada de trabajo*

Como mencionamos, el crecimiento de la oferta y la sobrepoblación de gente empleada en el sector generan un deterioro de los estándares del servicio, llevando a una auto-sobre-explotación de los trabajadores y a un desgaste de las máquinas. Veamos esto con más detalle.

La reducción de las ganancias por el trabajo, además de lo inestable que es el mismo, llevan inmediatamente a un aumento de la jornada de trabajo y un mayor uso de la máquina. En primer lugar, los trabajadores al trabajar alquilando la unidad a un precio fijo diario deben asegurar este pago. Una primera forma de facilitarlo es, como vimos, entablando la competencia entre unidades como forma de cotidiana de ejercer la profesión: quitarle a otros los pasajeros se convierte en una manera válida de cubrir los costos de operación y generar alguna ganancia.

Una segunda opción de los trabajadores es entonces ampliando la jornada laboral hasta 14 y 16 horas como encontramos en las empresas estudiadas. Esta auto-sobre-explotación es facilitada por las condiciones de trabajo del sector que permite las jornadas mayores de ocho horas y no brinda seguros de pensiones ni beneficios de ningún tipo. Se abre así camino a la auto-explotación pues la ganancia depende de cuánto trabaja cada uno y no del pago que efectúa un dueño o patrón. Ello obviamente trae consecuencias en el tiempo de vida y rendimiento de las unidades y también en las condiciones de vida de los choferes y cobradores. El desgaste de las personas por el ritmo de trabajo trae también serios riesgos para los transportistas y usuarios, pues la cantidad de estímulos a los que están sometidos, la cantidad de información que manejan y la concentración que requiere una actividad como el transporte deviene en un fuerte cansancio y en la pérdida de los reflejos.

Del mismo modo, las correrías de las unidades generan el desgaste de la máquina (motor, frenos, llantas, etc.). Por otra parte, las pocas ganancias que genera actualmente el sector hace que se invierta cada vez menos en la reparación de las unidades y la compra de repuestos. Se opta entonces por arreglar las piezas de forma improvisada o artesanal o comprar repuestos usados o de mala calidad, con lo que el tiempo de vida de la unidad se ve reducido. Es también gracias al ingenio popular y la

sapiencia de los mecánicos que unidades de gran antigüedad siguen funcionando, lo que significa también un peligro para los usuarios. Con respecto a los elementos opcionales y que no son indispensables para el funcionamiento de la unidad (como es el caso por ejemplo de las luces laterales, asientos, puertas, ventanas, espejos, parachoques y demás) se opta por no reemplazarlos o repararlos. El deterioro y poco mantenimiento de las unidades se puede ver más claramente en las unidades *combi* taiwanesas importadas en los últimos diez años.

Ambas condiciones, el deterioro de las condiciones de trabajo y de las unidades, es potencialmente explosiva no sólo por el riesgo que ellas representan, sino también porque se puede avizorar una crisis, una salida masiva de trabajadores de esta rama a pesar de que no existen otros nichos de trabajo, y el posible deterioro masivo y simultaneo del parque automotor, razón que también dejaría sin trabajo a un gran contingente de población.

3.3 *El deterioro de las condiciones de trabajo*

Habíamos mencionamos más arriba que los trabajadores del transporte generalmente no son dueños de las unidades con las que laboran. Puede verse en el cuadro 3 que el 82,3% de los trabajadores se encuentran en esta situación. Los trabajadores mayormente alquilan las unidades y pagan en algunos casos un porcentaje de la ganancia o un monto fijo diario al dueño¹⁶. Como mencionamos anteriormente, esta situación lleva a que los trabajadores no escatimen en hacer un uso excesivo de la unidad y deteriorarla para poder cubrir el costo de alquiler y conseguir de esta manera aumentar la ganancia. Por otra parte, las ganancias bajas llevan también a los dueños a no hacer mayor inversión en el mantenimiento y cuidado de la unidad, restringiéndose este tipo de gastos a lo indispensable para mantener la unidad operativa y asegurar que pase los requisitos de ley para poder seguir circular.

¹⁶ El costo de alquiler de vehículo varía según el modelo, antigüedad y tamaño de la unidad. Para el caso de la Empresa 12 de Noviembre, en donde las unidades son modelo *combie* el pago diario promedio asciende a 45 soles. En el caso de las otras dos empresas en donde existen unidades tipo *cluster* y micros el costo diario promedio es de 60 soles.

Cuadro 3

Propiedad del vehículo según empresa

Propietario del vehículo en el que trabaja	Nombre de la empresa			Total
	12 de Noviembre	EMPTRANS 117	EMPTRANS 148	
<i>Sí</i>	17,9%	11,7%	22,7%	17,7%
<i>No</i>	82,1%	88,3%	77,3%	82,3%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Otra de las consecuencias de este modelo es el recrudecimiento de la jornada laboral. El régimen en el que las ganancias dependen de la cantidad de pasajeros recogidos produce que más del 50% de los trabajadores de las empresas de transporte trabajan más de cinco días, existiendo un 20,3% que trabaja todos los días, es decir sin descanso como se puede ver en el cuadro 4. Vemos también que existe un porcentaje importante de trabajadores que trabajan menos de cinco días (28,9%) y es que como dijimos anteriormente existe un grupo de población que trabaja y estudia y otro grupo que tiene alguna actividad adicional al transporte; pero como vemos, el grupo mayoritario es aquel para el cual el transporte ocupa la única actividad de generación de ingresos.

Cuadro 4

Número de días que trabajan a la semana según empresa

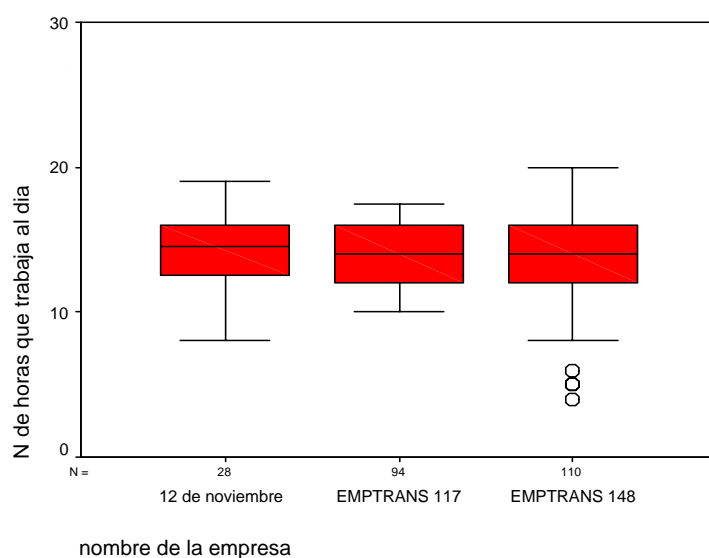
Días que trabaja a la semana	Nombre de la empresa			Total
	12 de Noviembre	EMPTRANS 117	EMPTRANS 148	
<i>Uno</i>	0,0%	1,1%	0,0%	0,4%
<i>Dos</i>	3,6%	3,2%	1,8%	2,6%
<i>Tres</i>	14,3%	12,8%	14,5%	13,8%
<i>Cuatro</i>	10,7%	11,7%	12,7%	12,1%
<i>Cinco</i>	7,1	30,9%	11,8%	19,0%
<i>Seis</i>	50,0%	23,4%	34,5%	31,9%
<i>Siete</i>	14,3%	17,0%	24,5%	20,3%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Sin embargo, el transporte en las condiciones actuales no sólo lleva al aumento de los días de trabajo sino también que la jornada se alarga más allá de las ocho horas recomendables (gráfico 8). Podemos ver que la rutina diaria de los trabajadores de transporte es básicamente igual en las tres empresas. El tiempo promedio de trabajo

diario se concentra en una jornada de 14 a 15 horas diarias. No deja de llamar la atención que exista aproximadamente un 25% de trabajadores que tiene una rutina diaria de trabajo entre las 16 y 19 horas. Los datos de la encuesta también revelan que los choferes tienen jornadas más largas que los cobradores. Ello se explica por el hecho que un grupo importante de estos últimos es menor de edad y tiene al estudio como actividad principal, por lo que su actividad en el transporte es básicamente en las horas fuera del horario escolar. Sin embargo, su situación tampoco deja de alarmar pues se debe considerar que el colegio consume seis horas diarias y si a éstas se suman la actividad del transporte, igualmente tenemos una jornada más allá de los límites recomendables.

Gráfico 8

Número de horas diarias de trabajo según empresa

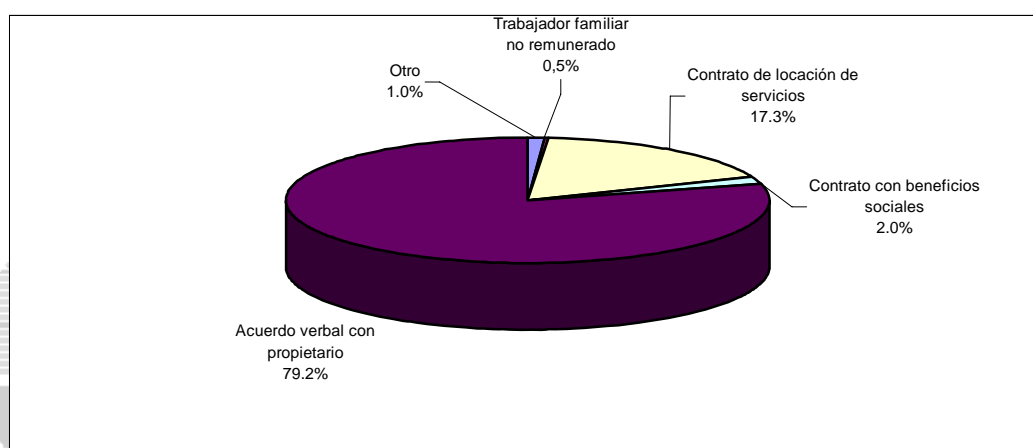


Otro punto importante es que la situación de los trabajadores no es estable y es que como vemos en el gráfico 9 la gran mayoría de los trabajadores trabaja sin contrato y lo hace sólo por un acuerdo verbal con el propietario del vehículo (79,2%). Otro grupo importante son aquellos que trabajan por un contrato de locación de servicios (8,3%), es decir por un tiempo determinado. En su caso se trata mayormente de trabajadores antiguos de la Línea 148, concesionarios cuyo acuerdo es directamente con la empresa.

La totalidad de los trabajadores encuestados no cuentan con ningún tipo de beneficio social, vacaciones, jubilación o seguro de salud. El único tipo de beneficio con

el que cuentan es con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito que es impuesto por ley y sin el cual no podrían circular. Como veremos más adelante esta imposición es sumamente polémica por el costo que carga a los transportistas. Es por ello que los trabajadores se encuentran desprotegidos ante cualquier eventualidad y su situación de trabajo es sumamente inestable¹⁷.

Gráfico 9
Relación con la empresa



A pesar de la búsqueda del máximo de ahorro de costos de operación y el recrudescimiento de la competencia, como podemos ver en el cuadro 5 las ganancias de los trabajadores son bastante bajas para el tiempo invertido en trabajo, tanto en días como en horas diarias.

Llama la atención en el cuadro mencionado que las ganancias de los trabajadores de la Línea 148 sean notoriamente mayores a las de las otras empresas. El hecho se puede apreciar mejor en el gráfico 10. En primer lugar podemos notar que las ganancias de los choferes son notoriamente mayores a las de los cobradores. Ello se explica porque efectivamente el pago por su trabajo es menor al de los choferes y al hecho que generalmente tienen menos horas de trabajo. En segundo lugar se encuentra el hecho mencionado de la mayor ganancia de los trabajadores de la Línea 148. Como se puede ver en el gráfico este hecho se da para el caso de los choferes y no para el de los cobradores, habiendo casos en los que la ganancia mensual asciende a más de 2000 soles mensuales. La explicación se encuentra en el hecho de que se trata de dueños de

¹⁷ La situación se repite en todo América Latina y tiene relación directa con las reformas estructurales del modelo neoliberal. Al respecto ver Portes y Hoffman (2002), Thorp (1995) y Joseph (1999).

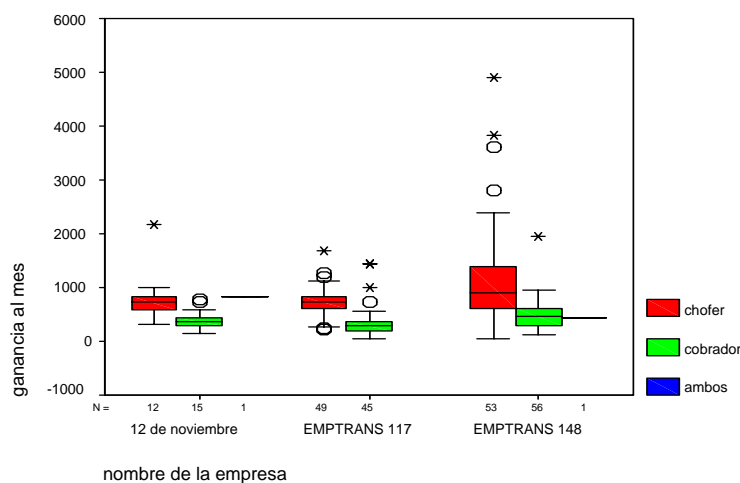
las unidades en las que trabajan y por ello su ganancia se encuentra libre del costo de alquiler de vehículo. Del mismo modo el cálculo de la ganancia en este cuadro incluye los ingresos de otros trabajos e incluso la ganancia por alquiler de otras unidades de darse el caso. Igualmente los cuatro casos atípicos son accionistas y por tanto no pagan a la empresa por el derecho a hacer uso de la ruta. De esta manera podemos ver el impacto que tiene en el ingreso la diferencia entre ser dueño de la unidad y aquellos que la alquilan y la distinción entre concesionario y accionista. Los casos atípicos de cobradores y choferes que ganan más que el promedio responden a estas mismas circunstancias.

Cuadro 5
Ganancia en soles según empresa

Empresa		Ganancia por vuelta	Ganancia al día	Ganancia a la semana	Ganancia al mes
12 de Noviembre	Media	4,31	34,46	149,43	597,71
	Desviación estándar	2,56	37,72	96,15	384,58
EMPTRANS 117	Media	8,71	26,60	137,00	540,34
	Desviación estándar	5,07	15,33	80,64	325,14
EMPTRANS 148	Media	16,78	37,64	204,10	800,57
	Desviación estándar	14,06	30,73	185,60	745,49

Gráfico 10

Ganancia al mes según empresa y ocupación al interior de la empresa



El régimen de auto-explotación y mayor competencia entra así en un círculo regresivo ya que si se quiere obtener mayores ganancias se debe competir más por

conseguir pasajeros, a pesar de que para esto las reglas de tránsito se vean sacrificadas. Del mismo modo la ganancia depende de la duración de la jornada de trabajo y los días que se dedican al mismo a pesar de que estos vayan más allá de los límites recomendables y es que en este régimen de trabajo *la ganancia depende de uno mismo y no del cumplimiento de una jornada de laboral*. Sin embargo el problema es más grave que uno de simple competencia pues el actuar al margen de las reglas de tránsito se torna hábito y aparece un ordenamiento alternativo al legal en donde la libre competencia es la nueva regla que legitima todas las acciones. En este modelo de orden las iniciativas de ordenamiento del parte del Estado no sólo se hacen cada vez más difíciles de interiorizar sino que además son imposibilitadas en la medida en que estas regulaciones en la mayoría de los casos suponen una inversión de parte de los trabajadores o mayores costos en su ya deteriorado nivel de ingresos.

3.4 Poder y prestigio en las empresas

La jerarquía formal de la empresa es un punto central a tener en cuenta para estudiar las relaciones de poder en la estructura interna de la misma. Sin embargo, existen elementos más cotidianos y alternativos a este sistema que deben ser tomados en cuenta. En este caso dejaremos de lado las relaciones burocráticas y nos centraremos en el mundo de los conductores y cobradores, el lado visible de la empresa.

Un primer elemento a tomar en cuenta es la experiencia que generalmente va asociada con los años de servicio en la empresa. La mayor experiencia no sólo permite a los trabajadores conocer el funcionamiento de la empresa y los recursos con los que cuentan dentro de ella, sino también el funcionamiento del sistema del transporte en la vía pública. Una persona con experiencia sabe cómo esquivar los controles de la policía y en caso contrario sabe cómo tratar con ella en caso hayan problemas. Del mismo modo el conocimiento del sistema permite a los choferes saber cuándo acelerar o cuándo bajar la velocidad. Un chofer experimentado sabrá a qué hora habrá más pasajeros en determinados paraderos y procurará pasar en ese momento. De hecho, la experiencia funciona entonces como un primer recurso para maximizar ganancias.

La experiencia generalmente ésta asociada a la edad, por lo que usualmente se reconoce a los choferes mayores como los más prestigiosos. Los adultos suelen llamar la atención a los más jóvenes porque son alocados e impulsivos y no cumplen con las

normas de tránsito ni de la empresa. Es por eso que se dice que los jóvenes son constantemente capturados por la policía. Lo que sucede es que los jóvenes al competir con otros choferes y querer ganar todos los pasajeros, *se hacen atrapar* por la policía. Un chofer experimentado en cambio sabe cuándo correr y cuando no. *No se deja atrapar*. Por otra parte, los jóvenes son irrespetuosos no sólo con los pasajeros sino con los miembros de la misma empresa. Consecuencia también de ello es que hacen mala fama a la empresa y al gremio. Es por ello que *se hacen botar* de la empresa. Un chofer experimentado en cambio respeta su profesión, sabe evitar problemas con la empresa y conserva su trabajo.

Otro hecho a considerar dentro del prestigio es el ser calificado como buen chofer. Buen chofer es nuevamente aquel que conoce las mañas del oficio del transporte, pero es también quién es habilidoso en el manejo del volante. Un buen chofer sabe competir y no se deja amilanar en un *correteo*. Son cualidades de un buen chofer el buen manejo de la máquina, saber *cerrar* (bloquear el paso) a los otros choferes cuando hay una correría; saber *aguantarlo*, es decir no dejarle pasar ganándole todos los pasajeros, aprovechar los espacios en la pista para girar o adelantar y demás. Sin embargo, como dijimos, la competencia no es algo recurrente en los choferes experimentados. El prestigio que otorga la habilidad de ser buen conductor produce más bien que los otros choferes respeten su turno pues preferirían no armar una carrera. El buen chofer sin embargo no se hace atrás si es que existe una competencia y hace uso de su habilidad al volante cuando es necesario.

La capacidad económica es otra de las principales características a tomar en cuenta para ver el prestigio de las personas en la empresa de transporte. Por lo general las personas con mayor capacidad económica son aquellas que son propietarios de una o más unidades. El ser propietarios los convierte en personas influyentes, con cierto margen de decisión dentro de la empresa. Es así que el prestigio de estas personas se basa en el hecho de ser propietarios, es decir “jefes” y por tanto, personas a las que se debe respetar. Estas personas son también potenciales empleadores de choferes porque es siempre preferible llevar una buena relación con ellos.

El cuidado de la unidad es otra de las formas por las que los choferes proyectan su imagen, pues de alguna forma la unidad es una extensión de la persona que la conduce. Se considera como buen trabajador a aquel que mantiene a su máquina aseada, con buena apariencia y en buen estado de funcionamiento. Estas señales son también muestras de la capacidad económica y de la responsabilidad del conductor. La mayor inversión que hace el propietario o chofer en el decoro de la unidad son también señales de status y de la personalidad de los mismos. Es por ello que algunos invierten en accesorios para dar mayor potencia a la unidad o para proyectar una imagen más agresiva (alergones, tapabarros, pintas en forma de fuego u otras). Otros por ejemplo ponen pintas en sus vidrios que hacen gala de su habilidad al volante, otros de su picardía, otros de su afán al trabajo, su devoción religiosa o el sacrificio que hacen por su familia.

La sapiencia de la mecánica es otro de los elementos que otorgan prestigio a los choferes y es una parte importante del status de chofer experimentado. La mecánica permite resolver problemas provisionalmente y seguir adelante con la ruta. Del mismo modo, el conocimiento de la mecánica permite ahorrar costos pues no se tiene que invertir en un mecánico profesional. Dicho conocimiento permite también aprovechar al máximo el motor de la máquina evitando dañarla, asegurando no perder horas o días de trabajo detenidos en el taller, e incluso dando más vida útil a la unidad.

Por su parte, el buen cobrador es aquel que facilita el trabajo al chofer permitiendo conseguir la mayor cantidad posible de pasajeros. Son atributos indispensables del cobrador el saber *jalar* pasajeros, ordenarlos dentro de la unidad para aprovechar el espacio al máximo, el dar buena información al chofer sobre el estado del tránsito, el avisarle sobre las demás unidades cerca, el saber distinguir monedas falsas, advertir sobre la presencia de policías y por supuesto el no olvidar cobrar a todos los pasajeros. El cobrador debe ser alguien dinámico, rápido y siempre presto a ahorrar tiempo y maximizar ganancias. La picardía, el saberle *sacar la vuelta* a la situación, es por supuesto una habilidad que se desarrolla con la experiencia.

El prestigio brindado a los trabajadores por estos elementos no sólo se manifiesta en las ganancias materiales que brindan estos conocimientos o habilidades,

sino también en el respeto que se gana frente a los demás trabajadores. Otra forma en la que el prestigio se materializa es mediante el reconocimiento de los demás frente a la sapiencia del primero. El prestigio también se consolida mediante los favores que hace un chofer a los demás dándole la posición de “maestro”, es decir, enseñar a los demás y sobre todo a los más jóvenes acerca de la vida del volante y los elementos necesarios para ser un buen chofer.

3.5 Opiniones sobre los intentos de regulación y algunas luces de alteridad

Para hacer un acercamiento a las opiniones de los trabajadores del sector transporte con respecto a algunos intentos de ordenamiento vehicular preguntamos sobre los mismos. Los resultados se pueden ver el cuadro 6.

Cuadro 6

Opinión sobre:
(en porcentaje)

	Completamente en desacuerdo	En desacuerdo	Medianamente de acuerdo	De acuerdo	Completamente de acuerdo
La obligatoriedad del uso del cinturón de seguridad	0,9%	2,2%	9,5%	57,8%	29,7%
La iniciativa de restablecer la revisión técnica	1,3%	4,7%	13,8%	56,0%	24,1%
El medio pasaje para las universidades públicas	3,4%	10,3%	19,8%	57,3%	8,6%
El pasaje gratuito para bomberos	9,1%	10,3%	20,3%	54,3%	6,0%
El medio pasaje para universidades privadas	12,5%	28,0%	15,9%	38,8%	4,3%
El SOAT (seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito)	22,8%	24,1%	25,9%	25,0%	2,2%
El pasaje gratuito para policías	31,5%	37,1%	14,2%	16,8%	0,0%
El proyecto RODABUS	23,7%	37,3%	21,1%	15,8%	2,2%
El hacer efectivo el pago de las multas de tránsito	12,1%	31,5%	25,4%	28,0%	3,0%
Sacar de servicio a unidades con una antigüedad mayor a diez años	26,7%	36,6%	9,1%	24,6%	3,0%

Como vemos, existen medidas que cuentan con una relativa aprobación como es el caso de la iniciativa de hacer uso obligatorio del cinturón de seguridad y el restablecer la revisión técnica de vehículos, en ambos casos más del 70% de acuerdo. El hecho se puede explicar porque son medidas cuya responsabilidad dependen directamente de los dueños de las unidades y no de quienes las conducen.

Otro conjunto de medidas que cuentan con gran aceptación son las referentes al medio pasaje para universidades públicas y el pasaje gratuito para bomberos (más del 60% de acuerdo). El dato es interesante pues en el primer caso se trata de un reconocimiento de un derecho de los estudiantes, pero el dato que llama la atención es que dicho reconocimiento se restringe a las universidades públicas y no a las privadas. Varios de los encuestados al responder a esta pregunta mencionaron que tenían familiares cercanos que estudiaban en universidades públicas y que reconocían el esfuerzo que hacían y que era necesario apoyarlos. Los encuestados mencionaban que algunos *son pobres como nosotros* y que por tanto había que solidarizarse con ellos. Otro de los comentarios aparecidos al responder esta pregunta es que los jóvenes de universidades públicas *sí estudian* y hacen sacrificios para continuar con su carrera. De esta forma existe una suerte de reconocimiento para con este sector pues se le considera como igual, como cercano.

En el caso de los bomberos existe también una suerte de reconocimiento de su trabajo que es visto como un servicio y que además es voluntario. De esta manera consideran justo un reconocimiento a su actividad y el pasaje gratuito es visto como una devolución del favor que ellos hacen.

Contrariamente, hay temas que presentan opiniones más variadas. Un primer caso es el del medio pasaje para universidades privadas, el cual cuenta con más del 30% de desaprobación y un 43% de aprobación. Contrariamente a la imagen del estudiante de universidad pública, se considera que el estudiante de universidad privada no estudia, es flojo, tiene dinero y no necesita hacer mayores esfuerzos para conseguir sus objetivos. Todo le viene dado. Es así que se proyecta una imagen de lejanía frente a este personaje y el que pague pasaje completo tendría incluso cierto sentido de "justicia social". Para un alto porcentaje de transportistas no sería recomendable dar este tipo de facilidad a estos estudiantes.

Una medida altamente controvertida es la del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) que presenta un 47% de desaprobación frente a un 27% de aprobación. Los transportistas nos mencionaron que existe un gran descontento en el sector con respecto a esta medida, pues consideran que su precio anual es excesivo para los beneficios que otorga y además consideran que no cubre todos los gastos que ofrece. El

descontento con respecto a la medida se basa entonces en una desconfianza frente al Estado y la opinión que existe una “mano negra” que impone esta medida para beneficiarse de algún modo.

Por otro lado existe una serie de medidas que cuentan con gran desaprobación de parte de los transportistas. En primer lugar se encuentra el pasaje gratuito para policías. Su desaprobación suma un 48% y esto se debe a que el policía es visto como el antagonista de la actividad del transporte. Su poca popularidad se basa no sólo en que su rol es el de imponer las papeletas y restringir la circulación de las unidades, sino también en el hecho que los transportistas denuncian la existencia de malos elementos que abusan con frecuencia de ellos. Por ejemplo es reiterado el cobro de *cutras* o *coimas*¹⁸. Del mismo modo los transportistas denuncian un gran número de irregularidades en las funciones de los policías como corrupción, prepotencia y abuso de autoridad¹⁹.

Otra medida que cuenta con alta desaprobación es la del proyecto del RODABUS de parte de la Municipalidad de Lima²⁰. Lo interesante de este dato es que si bien la mayoría de los encuestados manifiesta no estar muy enterado de en qué consiste el proyecto, ven al mismo (al igual que a prácticamente toda iniciativa de la Municipalidad) como una amenaza hacia su sector, su trabajo y obviamente sus márgenes de ingreso.

Finalmente, cuentan también con alta desaprobación las propuestas de hacer efectivas el pago de las multas de tránsito y el sacar de servicio a unidades con una antigüedad mayor a los diez años. Los transportistas consideran que serían medidas que dejarían sin trabajo a un buen número de los mismos. Del mismo modo, consideran que

¹⁸ Cobro indebido y arbitrario por el derecho a seguir circulando bajo la amenaza de imponer una papeleta.

¹⁹ Varios encuestados denuncian que varias veces los policías ingresan a las unidades acompañados por toda su familia y amigos y obligan a los transportistas a no cobrar a ninguno de ellos. Los transportistas exigen como medida alternativa que el pasaje gratuito para policías se restrinja a las oportunidades en que estén usando uniforme, es decir sólo cuando están en servicio y no fuera de él.

²⁰ El proyecto RODABUS consiste en la implementación de una ruta de buses a cargo del Estado que conectarían el Cono Norte con el Cono Sur de Lima. El servicio contaría con una ruta especial por las principales avenidas del centro de la ciudad y un sistema de rutas alimentadoras para hacer conexiones a varios puntos de la ciudad. Del mismo modo, el proyecto RODABUS contaría con un sistema de paraderos fijos, horarios y velocidades establecidas al estilo de un metro.

estas medidas van contra el derecho al trabajo y que para los transportistas este derecho prima sobre los intentos de ordenamiento urbano.

Los transportistas consideran que los intentos de regulación deben tomar en cuenta las condiciones en las que trabajan y no deben afectar sus ya deteriorados márgenes de ganancia. No obstante hay que considerar que, como mencionamos la lógica de competencia hecha hábito trivializa, instala una moral de irresponsabilidad y hace relativa la idea de ordenamiento urbano. Del mismo modo se instala en los transportistas un sentido de prepotencia para con los usuarios. Sin embargo los datos recogidos muestran luces de un cierto sentido de alteridad y justicia social que permiten pensar en la posibilidad de un ordenamiento.

3.6 Visiones del Estado

Incluimos también en el cuestionario una serie de preguntas sobre las distintas organizaciones vinculadas a la actividad del transporte. Como vemos en el cuadro 7 los resultados distan de ser positivos. Los transportistas casi en su totalidad no se sienten apoyados por ninguna de estas instituciones. Los motivos de esta negativa se basan nuevamente en la desconfianza hacia estas y la imagen de corrupción que pesa sobre las mismas.

Cuadro 7

¿Qué tanto hace (.....) para promover la actividad del transporte?

Institución	Nada	Poco	Regular	Mucho
Policía	35.3%	34.1%	23.7%	6.9%
Municipalidad de Lima	45.7%	27.6%	23.3%	3.4%
Municipalidad distrital	56.3%	22.5%	17.7%	3.5%
Ministerio de transporte	58.0%	19.0%	20.3%	2.6%
Federación de choferes	57.2%	24.9%	15.7%	2.2%

La consecuencia directa de esta evaluación es que los transportistas no sienten apoyo de estas instituciones, es decir, consideran que las mejoras en su sector se deben conseguir por sus propios medios. Este dato también podría estar ofreciendo algunas pistas para entender el hecho que al presentarse intentos de regulación los transportistas manifiestan respuestas a la defensiva pues la evaluación sobre *los otros* es de desconfianza.

Esta evaluación del papel del Estado y sus funcionarios cierra las posibilidades de establecer alianzas y diálogo. Más grave aún, la visión antagónica frente a los otros actores lleva hacia la primacía de las salidas individuales en lugar de la búsqueda de acuerdos y salidas concertadas.

4. Conclusiones

El presente estudio de caso sobre el sector transporte nos permite ver algunas de las características del llamado por algunos *sector informal* (Portes 1990, De Soto 1986) o *marginal* por otros (Quijano 1977, 1998, Lomnitz 1975, Wacquant 2001) en el período post-ajuste estructural. La evaluación que hemos presentado llama la atención sobre la situación de precarización acelerada y deterioro de las condiciones de trabajo en los últimos años. Consideramos a dicha característica como uno de los rasgos centrales de esta etapa. Del mismo modo, el tema del transporte nos lleva a algunas reflexiones sobre las distintas dinámicas que se presentan en una ciudad como Lima.

Las líneas de transporte estudiadas se presentan como una respuesta a la necesidad de la población de los espacios alejados y periféricos de insertarse y acceder a los servicios de la ciudad. Con el cierre del servicio estatal del transporte, la crisis del modelo de crecimiento por Industrialización por Sustitución de Importaciones y la posterior liberalización de la exportación de vehículos y la libre competencia como forma de regular el transporte urbano es que aparecen estas empresas, como iniciativas desde la periferia de integrarse y mantenerse en la dinámica urbana.

Las empresas de transporte en el nuevo contexto post-ajuste estructural aparecen como espacios de trabajo para la población (principalmente los jóvenes) de estos barrios o zonas marginales de la ciudad. El transporte se presenta también como uno de los resquicios por los que el mercado de trabajo recibe a grandes contingentes de población semi-calificada o sin calificación expulsada de otros sectores productivos como son la industria, el comercio o el transporte mismo. Como vimos en los casos estudiados, el transporte aparece como una actividad predominantemente de limeños que al parecer pertenecerían a una segunda generación de migrantes del interior del país. Este hecho parecería estar sugiriendo la existencia de círculos de pobreza y marginalidad que se reproducen a lo largo de ya varias generaciones y que no tienen espacios de movilidad social.

El transporte como lo conocemos ahora obedece principalmente a la lógica de la competencia en un contexto en donde la demanda por el servicio se ve rebalsada por la oferta de unidades. En una ciudad empobrecida como la nuestra el transporte atraviesa ahora un proceso acelerado de precarización tanto en el servicio como en las condiciones de trabajo. El nuevo modelo lleva a los transportistas a prolongar la jornada de trabajo y recrudescer la competencia, aunque ésta sea al margen de las reglas de tránsito, para mantener un nivel de ganancia que ya desde antes se va estrechando. De ahí que para el usuario o el observador externo (y no sin falta de razón) las conductas desviadas o anómicas, el incumplimiento de las reglas, las conductas agresivas y temerarias al volante y el maltrato hacia los pasajeros sean los rasgos principales que definen al estereotipo del transportista.

Sin embargo, si bien la dinámica es regresiva y tiende a esta situación de precarización acelerada, como vimos existen algunos elementos de control que llevan a que la dinámica no sea explosiva. Dichos mecanismos principales se encuentran en los ordenamientos que hacen las propias empresas como son los turnos, las sanciones y sus controles. Del mismo modo, el Estado juega un rol importante en el ordenamiento vehicular, pero este es evadido por los transportistas y en muchos casos se convierte en un costo más de operación.

El régimen de competencia se torna en hábito y tiende a relativizar las reglas de tránsito de la normatividad oficial. El funcionamiento del transporte en una situación precaria y extrema obedece más bien a un ordenamiento alternativo en donde todo es válido para maximizar las ganancias. Este orden alternativo produce que la posibilidad de reinstaurar un ordenamiento vehicular o hacer cumplir las leyes formales se haga cada vez más lejana. Las iniciativas del Estado por asegurar ciertos estándares al servicio por lo general afectan la dañada economía de los transportistas y se presentan como una amenaza para sus ya limitados márgenes de ingresos por lo que las mismas no resultan prácticas o no tienen correlato con la realidad.

La imagen que los transportistas tienen del Estado se encuentra altamente deteriorada y es que existe la imagen que la policía y demás instituciones del Estado son abusivas y corruptas. Dado este diagnóstico de parte de los transportistas las

posibilidades de diálogo y para buscar salidas concertadas se ven entorpecidas. Existe la posibilidad también de que los transportistas actúan a la defensiva o de forma evasiva frente a los intentos de regulación o mejoramiento del sector.

Finalmente una de las ideas importantes que pueden verse en este estudio es la de una dinámica de ciudad segregada entre ricos y pobres. La distinción entre estudiantes de universidades públicas (pobres, iguales a nosotros) y los de universidades privadas (ricos, diferentes a nosotros) parece dar algunas luces sobre un cierto reconocimiento del usuario y alguna búsqueda de una suerte de *justicia social*. Este dato (al igual que el caso de los bomberos) parece ser una pista para desmentir la imagen de barbarie o incluso animalidad que pesa sobre el estereotipo del trabajador del sector transporte y más bien nos permite hacer una aproximación más humana del mismo reconociendo su situación. Dicho sentido de *justicia social* o de necesidad *redistributiva* puede ser un pilar importante para empezar a imaginar propuestas de ordenamiento del transporte y la construcción de una institucionalidad y pautas de conducta basadas en la alteridad.

Bibliografía

- Adams, Norma y Néstor Valdivia (1991), *Los otros empresarios. Ética de migrantes y formación de empresas en Lima*. Instituto de Estudios Peruanos, Lima, Perú.
- Carrillo, Juan Carlos y David Sulmont (1991), “¿Teoría de la anomia o anomia de la teoría?”. En *Debates en sociología* N° 16, Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima, Perú, pp. 209–221.
- De Soto, Hernando (1986), *El otro sendero. La revolución informal*. El Barranco; Lima, Perú
- Golte, Jürgen y Norma Adams (1987), *Los caballos de Troya de los invasores. Estrategias campesinas en la conquista de la gran Lima*. Instituto de Estudios Peruanos, Lima, Perú.
- Grompone, Romeo (1991), *El velero en el viento. Política y sociedad en Lima*. Instituto de Estudios Peruanos, Lima, Perú.
- Joseph, Jaime (1999), *Lima megaciudad. Democracia, desarrollo y descentralización en sectores populares*. Alternativa, Lima, Perú.
- Lomnitz, Larissa (1975), *Cómo sobreviven los marginados*. Siglo XXI, México.
- Lynch, Nicolás (1989), “¿Anomia de regresión o anomia de desarrollo?”. *En Socialismo y participación* N° 45, CEDEP, Lima, Perú.
- Neira, Hugo (1987), “Violencia y anomia: reflexiones para intentar comprender”. En *Socialismo y participación* N° 37, CEDEP, Lima, Perú, pp. 1–13.
- Portes, Alejandro, editor, (1990), *La economía informal. Estudios en países avanzados y menos desarrollados*. Planeta, Buenos Aires, Argentina.
- Portes, Alejandro y Kelly Hoffman (2002), *Latin American class structures: their composition and change during the neoliberal era*. Princeton, EE.UU: (Documento sin editar)
- Quijano, Aníbal (1977), *Imperialismo y “marginalidad” en América Latina*. Mosca Azul, Lima, Perú.
- Quijano, Aníbal (1998), *La economía informal y sus caminos en América Latina*. Mosca Azul, Lima, Perú.
- Rochabrún, Guillermo (1994), “Entre la decadencia y el renacimiento”. En *Ideele* N° 63-64, Lima, Perú, pp. 42-43.
- Romero, Catalina (1987), “Violencia y anomia: comentarios sobre una reflexión”. En *Socialismo y participación* N° 39, CEDEP, Lima, Perú, pp. 75–80.
- Rospigliosi, Fernando (1994), “De combis y Mercedes”. En *Caretas* N° 312, Lima, Perú.

- Sánchez León, Abelardo, Julio Calderón y Luis Guerrero (1978), *¿Paradero final? El transporte público en Lima metropolitana*. Lúmen, Lima, Perú.
- Thorp, Rosemary (1995), *Challenges for peace. Towards sustainable social development in Perú*. Social agenda policy group, Oxford, Inglaterra.
- Villarán, Fernando (1994), El “capitalismo combi”. En diario *Expreso*, Lima, Perú, 25 de Marzo.
- Villarán, Fernando (1998), *Riqueza popular. Pasión y gloria de la pequeña empresa*. Ediciones del Congreso del Perú, Lima, Perú.
- Wacquant, Loïc (2001), *Parias Urbanos. Marginalidad en la ciudad a comienzos del milenio*. Manantial, Buenos Aires, Argentina.

